

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

## **AKTUALNO**

Od januarja do avgusta smo odlično poslovali  
Z vlakom do naslova evropskih prvakov  
Postali smo generalni sponzor HK Olimpija

## **ZANIMIVOSTI**

V spomin in opomin

## **INTERVJU**

Severa Gjurin:  
»Če si sam sebi največji rabelj,  
moraš biti sam sebi tudi največji fen«

## **PROSTI ČAS**

115 let Godbe Slovenskih železnic  
iz Zidanega Mosta



# USE PUBLIC TRANSPORT SAVE THE CITY

UPT

Uttarakhand  
Public  
Transport  
Corporation  
Uttarakhand  
Public  
Transport  
Corporation  
Uttarakhand  
Public  
Transport  
Corporation



Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Blaž Uršič, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopolisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 26. 11. 2017.



**Uvodnik**  
**Janez Krivec**  
Odgovorni urednik



Avtor fotografije:  
**Boris Vrabec**



**Aktualno**

Od januarja do avgusta smo odlično poslovali

4



**Aktualno**

Razstavljali smo na petdesetem sejmu MOS v Celju

6



**Aktualno**

Postali smo generalni sponzor HK Olimpija

10



**Aktualno**

Z vlakom do naslova evropskih prvakov

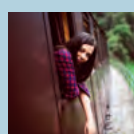
12



**Zanimivosti**

V spomin in opomin

26



**Intervju**

Severa Gjurin: »Če si sam sebi največji rabelj, moraš biti sam sebi tudi največji fen«

28



**Prosti čas**

115 let Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta

32

Dobiček mora biti sredstvo, s katerim podjetje omogoča čedalje boljše storitve in razvoj na vseh ravneh. Dobiček je gorivo in ne cilj, pravijo nekateri. Železničarjem odlični poslovni rezultati, o katerih lahko preberete na prvih straneh revije, omogočajo razvoj storitev, ki jih zagotavljamo v naših temeljnih in podpornih dejavnostih.

Pred časom so v globalnem poslovnem okolju verjeli, da je primarno delo podjetja zagotavljati dobiček za njegove lastnike. Ta pristop, ki se je marsikje ohranil do danes, so gojili poslovneži, ki so na krilih gospodarskega razcveta osemdesetih dosegali bajne zasluške. Žal pa so jih prevečkrat dosegli na račun zaposlenih, kar se je dolgoročno pokazalo kot slabo. V zadnjih letih prevladujejo teorije, da je treba več vlagati v zaposlene. Te poudarjajo odgovornost podjetja, da najprej skrbi za svoje ljudi, da bodo nato lahko ti dobro skrbeli, denimo za kupce in poslovne partnerje. To razmišljanje se vrača v sodobno poslovno okolje, vendar ga po mojem mnenju vsaj na Železnici sploh nikoli nismo izgubili. Skrb za zaposlene je bila v naših podjetjih vedno na zelo visoki ravni, kar med drugim potrjuje tudi to, da se železničarji v velikem številu povežemo v pristočasnih dejavnostih, ki so z železnico povezane. Toliko društev, raznovrstnih organizacij in neformalnih skupin, ki obstajajo pod okriljem Železnice, druga podjetja nimajo. Nekatera se trudijo to neformalno omrežje ustvarjati umetno, pri nas pa nastaja samodejno. Gojimo močno organizacijsko kulturo in stanovsko pripadnost ne glede na tehnično strukturo koncerna, v kateri zdaj poslujemo. Poslovni uspehi, ki jih zapisujemo v zadnjih letih, so rezultat učinkovitega prepleta izboljšav in novosti, pa tudi dolgoletnega zaupanja zaposlenih v podjetje.

Najboljša podjetja imajo jasno izražen svoj namen, zakaj sploh poslujejo, tu ne govorim o dobičku, temveč o namenu, ki je povezan s človekom in uresničevanjem njegovih potreb. S temeljnimi dejavnostmi železniška podjetja zagotavljajo povezovanje in mobilnost ter podpirajo gospodarstvo in ustvarjalnosti ljudi, torej so že v osnovi nesebične. To je najboljša in najbolj pristna motivacija, ki zagotavlja dolgoročni uspeh. Dober mesec pred novim letom, v katerem bomo javnosti tudi na terenu z uresničeni strateškimi načrti lahko pokazali oprijemljive učinke večletnega učinkovitega dela, tako vemo, da bodo tudi letošnji rezultati odlični. Pri tem pa je pomembno, da se zavedamo, da za golimi številkami stoji množica zaposlenih, ki k njim vsak prispevamo svoj delež, in smo na to ponosni.

V tokratni reviji boste lahko prebrali zelo raznolike članke, ki dobro pokažejo, kako pomembna je povezovalna vloga železnice v sodobni družbi pri nas. Gostili smo politike, sodelovali v kampanji o gradnji enega najpomembnejših infrastrukturnih projektov v prihodnjih letih, vozili športne navdušence, slavili z evropskimi košarkarskimi prvaki, razstavljali na največjih poslovnih prireditvah pri nas, postali sponzor odličnim ljubljanskim hokejistom, praznovali visoko obletnico Godbe Slovenskih železnic, pripravili vseslovenske preventivne akcije, sodelovali s pivškim vojaškim parkom in še mnogo drugega. Ob tem pa smo neovirano opravljali svoje primarno delo. Po definiciji Teorije iger smo torej železničarji igralci v neskončni igri, med katero igramo vrsto končnih iger. Železnica je namreč v zgodovini prebrodila vse težave, od dveh svetovnih vojn do borznih zlomov in gospodarskih depresij, ob tem pa nenehno skrbela za prevoze tovora in potnikov. Postaja še močnejša in razmere kažejo, da se tudi v svetovnem in evropskem merilu krivulja, ki opisuje vlogo železnice v družbi, spet vzpenja. Za sektor, v katerem poslujemo, in ljudi, ki ga poganjajo, je to odlična novica. Igralcem v neskončnih igrah pa ne smeta manjkati niti pogum niti vztrajnost, da lahko kljub negativnim kritikam in neugodnim razmeram v svojem delu vztrajamo in po začrtani poti omogočamo napredek.

*Spoštovani bralci, želim prijetno branje!*

# Od januarja do avgusta smo odlično poslovali in ustvarili čisti poslovni izid v višini 22,2 milijona evrov

Prvih osem mesecev letošnjega leta je bilo za Slovenske železnice uspešno na več ravneh. Prihodki so se v primerjavi z istim obdobjem lani povečali za **7,8 odstotka**, na 330,4 milijona evrov. Za **5,2 odstotka**, na 128,1 milijona evrov, pa so se povečali tudi transportni prihodki.

Skupina Slovenske železnice je od januarja do avgusta dosegla poslovni izid iz poslova-

**14**  
mio. TON

PREPELJANI TOVOR **+1,8** mio. TON » **+13,4 %**



**3,3**  
mrd. NTKM

OPRAVLJENIH NETOTONSKIH KILOMETROV

**+17,6 %**



**8,7** PREPELJANIH POTNIKOV  
mio.

nja, EBIT, v višini 21,2 milijona evrov in EBITDA 43,6 milijona evrov. Do konca avgusta je skupina SŽ ustvarila čisti poslovni izid v višini **22,2 milijona evrov**.

Prepeljali smo 13,9 milijona ton tovora, kar je 13,4 odstotka oziroma **1,8 milijona ton tovora več** kot v istem obdobju lani ter opravili 3,3 milijarde netotonskih kilometrov, kar je **17,6 odstotkov več kot lani**.

V potniškem prometu so od januarja do avgusta prepeljali 8,7 milijona potnikov. V primerjavi z istim obdobjem lani se je število potnikov zmanjšalo za 5,2 odstotkov.

Slovenske železnice nadaljujejo z optimizacijo delovnih procesov. V skupini SŽ je bilo tako konec avgusta 7412 zaposlenih, kar je **147 manj** kot konec preteklega leta.

Na Slovenskih železnica so tudi na drugih ključnih področjih naredili več pomembnih korakov naprej. Svoja prizadevanja bodo usmerili v uresničevanje ambicioznih projektov, s katerimi bodo pomembno spremenili podobo javnega prevoza v Sloveniji ter povečali kakovost logističnih storitev, ki jih ponujajo na mednarodnem trgu.



# Primerjava ključnih poslovnih rezultatov 2012–2016

Kako izjemen korak naprej je v poslovanju naredila Skupina Slovenske železnice, najbolje pokažejo večletne primerjave.

Na Slovenskih železnicah smo v zadnjih letih na ključnih področjih dela dosegli izjemen uspeh. S strateškimi načrti, ki jih udejanjamo, bomo pomembno spremenili podobo javnega prevoza v Sloveniji ter povečali raven kakovosti logističnih storitev, ki jih ponujamo na mednarodnem trgu. Da nam je to uspelo, smo morali najprej odpraviti težave, ki so zavirale razvoj podjetja, zmanjšati stroške poslovanja in z učinkovitimi ukrepi povečati prihodke. Z uspehi na mednarodnem trgu smo svojo vlogo še okrepili ter postali pomemben konkurent bistveno večjim evropskim železnicam.

## PREPELJANO BLAGO



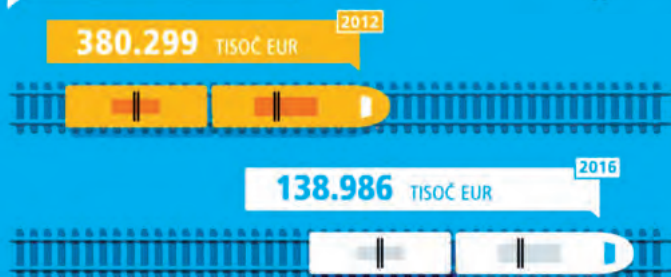
## POVPREČNO ŠTEVILO ZAPOSLENIH



## DODANA VREDNOST NA ZAPOSLENEGA



## FINANČNE OBVEZNOSTI



## ČISTI POSLOVNI IZID



## POSLOVNI IZID IZ POSLOVANJA EBIT



# Med obiskom visoke državne delegacije govorili o strategiji SŽ, ključnih projektih in drugem tiru

Na Slovenskih železnicah smo konec septembra gostili predsednika državnega zbora dr. Milana Brgleza, predsednika državnega sveta mag. Mitjo Bervarja, ministra za infrastrukturo dr. Petra Gašperšiča, državnega sekretarja Jureta Lebna ter predstavnike Mestne občine Ljubljana in Stranke modernega centra.

Sprejel jih je generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in jim predstavil delovanje skupine SŽ, uspešno prestrukturiranje podjetja ter finančne kazalce in strateške načrte. Govorili so o ključnih projektih Slovenskih železnic, kot sta denimo nakup novih vlakov v Potniškem prometu in strateško povezovanje v Tovornem prometu. Strateška cilja SŽ v potniškem in tovornem prometu sta namreč do leta 2023 na novih, sodobnih, vlakovih na leto prepeljati 20 milijonov potnikov ter v tovornem prometu postati najbolj konkurenčen prevoznik od severnojadranskih pristanišč do Srednje Evrope.

Generalni direktor je visokim gostom pojasnil, da je bilo us-



pešno prestrukturiranje Slovenskih železnic mogoče tudi zaradi podpore lastnika – Republike Slovenije. Ta je v zadnjih petih letih v železniško infrastrukturo vložila milijardo evrov, še eno milijardo pa bo v prihodnjih petih letih.

Gostje so se s predstavniki Slovenskih železnic, ki so jih poleg generalnega direktorja zastopali še njegov pomočnik Miha Butara, direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren ter pomočnik direktorja SŽ-Infrastruktura Zvone Ribič, po-

govorili še o drugih projektih, ki bodo v prihodnjih mesecih in letih pomembno spremenili podobo Železnice in železniškega prevoza v Sloveniji.



# Vladna delegacija na ogled izvlečnega tira in proge Divača–Koper

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je konec avgusta na vožnjo z vlakom med Divačo in Koproj ter ogled gradnje izvlečnega tira pospremil predsednika vlade dr. Mira Cerarja, ministra dr. Petra Gašperšiča ter državnega sekretarja Jureta Lebna in druge visoke državne predstavnike. Vožnjo in ogled so pripravili pred referendumom o Zakonu o drugem tiru in na njej predstavnikom medijev predstavili tudi svoja stališča.

Vladna delegacija je ogled začela na železniški postaji Divača, nato pa so se z garnituro serije 711 odpeljali po enotirni progi do Kopra. Vlak je imel posebni postanek ob gradbišču izvlečnega tira, kjer so predstavniki vlade medijem pojasnili svoja stališča o gradnji drugega tira.

Predsednik vlade je med drugim poudaril, da je za Slovenijo izjemno pomembno, da ustrezno zasede svoj položaj na svetovnem logističnem zemljevidu,

in dodal, da moramo izrabiti svojo odlično geostrateško lego in postati okno v svet za vso Srednjo Evropo. Minister dr. Peter Gašperšič je poudaril tudi, da je ključno, da z investicijami v ta del železniškega omrežja država zagotovi razvoj Luke Koper, Slovenskih železnic ter s tem logistike in vsega gospodarstva.





## Razstavljali smo na petdesetem sejmu MOS v Celju

Celje je od 12. do 17. septembra že petdesetič zapored postalo središče obrti in podjetništva v Sloveniji. Jubilejni, 50. mednarodni obrtni sejem sta slovesno odprla premier Miro Cerar in podpredsednica hrvaške vlade Martina Dalić. Na letošnjem sejmu je razstavljalo več kot 1500 razstavljalcev iz 38 držav.



Na razstavnem prostoru Slovenskih železnic je tudi letos svoje storitve predstavljalo več podjetij v Skupini. SŽ-Potniški promet je obiskovalce vabil na mednarodna potovanja z vlakom po izjemno nizkih cenah ter ponujal vrsto drugih posebnih ponudb za vožnje z vlakom po Sloveniji. Posebno pozornost so namenili tudi zelo priljubljenim vožnjam z muzejskim vlakom od Celja do Podčetrka



in druge po Sloveniji. SŽ-Tovorni promet je predstavjal blagovno znamko SŽ-Ekspress, pod katero ponujajo hitro do-



stavo malih pošilk v Sloveniji in v tujini od vrat do vrat, SŽ-ŽIP svoje vrhunske izdelke, ki jih pod certifikatom rokodelstvo Art & Craft Slovenija izdelujejo v invalidskih delavnicah, Fersped pa je obiskovalcem predstavjal raznovrstne logistične storitve, ki temeljijo na železniškem prevozu.

Ob odprtju sejma so razstavnici prostor Slovenskih železnic obiskali premier dr. Miro Cerar in vladna ekipa.







# Postali smo generalni sponzor HK Olimpija



Slovenske železnice smo postale generalni sponzor hokejskega kluba Olimpija. Podjetja v skupini SŽ so slovenskemu hokeju stala ob strani že več let, saj se zavedamo, da je napredek hokeja v Sloveniji mo-

goč le z vsaj dvema močnima kluboma, Olimpijo in Jesenicami. Zato smo se odločili, da podpremo hokej v Ljubljani in s tem neposredno pomagamo razvoju slovenskega hokeja.

Pomočnik generalnega direktorja Slovenskih železnic Miha Butara, ki je postal član upravnega odbora kluba, je ob tem povedal še: »Ponosni smo, da smo postali sponzor kluba z jasno vizijo, močno člansko ekipo in tako širokim zaledjem mladih hokejistov. SŽ že dalj časa podpirajo slovenski šport, z neposrednim sodelovanjem s hokejskim klubom Olimpija pa bomo stopili še korak naprej in omogočili razvoj in dvig kakovosti hokeja v Sloveniji.«

Hokej v Ljubljani ima bogato športno zgodovino in je prispeval več kot sto slovenskih reprezentantov. Predsednik kluba



ba Tomaž Vnuk je z znanjem in strokovnim delom postavil klub, v katerem v različnih selekcijah igra več kot dvesto mladih hokejistov in hokejistk.

Sodelovanje s hokejskim klubom Olimpija je za Slovenske železnice hkrati dobra poslovna

priložnost, saj bomo z imenom HK SŽ Olimpija, Hokejski klub Slovenske železnice Olimpija, navzoči v Avstriji, Italiji, Madžarski in Hrvaški, trgi teh držav pa so za Slovenske železnice in naš razvoj izjemno pomembni.



# Predstavili Foksi vlak na ljubljanski železniški postaji



Slovenske železnice smo veliki sponzor Olimpijskega komiteja Slovenije, s čimer podpiramo naše vrhunske športnike, ki se bodo prihodnje leto udeležili zimskih olimpijskih iger v južno-korejskem Pjongčangu.

V petek, 22. septembra, je bila na železniški postaji Ljubljana novinarska konferenca pred Evropskim tednom športa. Letos so ga pripravili pod skupnim geslom #BeActive.

Na novinarski konferenci so Slovenske železnice predstavile Foksi vlak. Garnitura 312 je odeta v barve maskote OKS Fokija in zimskih olimpijskih iger v Pjongčangu. Foksi vlak smo javnosti predstavili na svetovni

dan brez avtomobila in tako skupaj z našimi vrhunskimi športniki spodbujali k uporabi okolju prijaznejših načinov prevoza.

## S Foksi vlakom na Olimpijski festival petsto osnovnošolcev

Na ljubljanskem kongresnem trgu se je v petek in soboto, 29. in 30. septembra, odvijal Olimpijski festival, na katerem so se lahko otroci prekusili v več kot štiridesetih športnih disciplinah, se spoznali z vrhunskimi športniki ter se z njimi pomerili v športnih izzivih. Z vlakom smo v petek v Ljubljano prepeljali več kot petsto osnovnošolcev.



# Ustavi se!

Slovenske železnice dejavno podpiramo zamisli, ki vračajo dobro in koristijo družbi. Na vseh ravneh našega dela, od primarnih dejavnosti prevoza potnikov in tovora do široke palete drugih storitev, ki jih zagotavljamo, veliko pozornosti namenjamo tudi dobrim medosebnim odnosom, zdravemu življenjskemu slogu ter povečevanju kakovosti življenja naših zaposlenih in njihovih družin. Posebno vrednost in poslanstvo smo prepoznali tudi v vseslovenski akciji Ustavi se!, zato ponosno sodelujemo z ekipo, ki jo pripravlja. Sodelovanje bomo še poglobili in tako skupna prizadevanja k ozaveščanju Slovencev o pomenu zdravega načina življenja še okrepili.



*vi vrsta različnih psihičnih in telesnih simptomov, kot so tesnoba, depresija, nespečnost, nemir, telesne bolečine in drugo. Pomembno je, da izgorelost pravočasno prepoznamo, saj samo na ta način lahko ukrepamo,« je pojasnila*

Vseslovenska akcija Ustavi se!, ki jo je zasnoval zavod Med.Over.net, se je uspešno razvijala od začetka junija. Med akcijo so partnerji in ambasadorji opozarjali na prehitro tempo življenja in nas spodbujali k iskanju priložnosti za izboljšanje kakovosti bivanja in razmišljanja o njih.

»Ljudje se zavedamo, da si sami krojimo svojo pot, a nas včasih tok življenja odnese v nesluteno smer, ne da bi se tega zavedali. Sporočilo akcije Ustavi se! je, da za spremembe nikoli ni prepozno. Če se ustavimo danes, bomo s tem vplivali na boljši jutri. To nam dokazujejo tudi zgodbe življenja in prispevki [Hej, Ti, ustavi se], ki jih vsak dan prejemamo od ljudi,« je povedala Anja Vogrič, soustvarjalica akcije.

## Izgorelost

*»Izgorelost je stanje telesne, duševne in čustvene izčrpanosti, ki nam onemogoča normalno delovanje na različnih področjih. Prvi znak izgorevanja je izčrpanost, ki ne izzzveni po dobrem spancu, hkrati pa se nam lahko poja-*

partnerski odnosi, pretirana skrb za otroke, ostarele in bolne starše ali tudi preveč gospodinj-skih obremenitev.

»Danes, ko dajemo velik podarek na učinkovitost in delovanje, pogosto pozabljam, da potrebujemo tudi počitek, čas, ko se ustavimo, sprostim in zabavamo,« je sklenila dr. Fiket.

## Števec z minutami, ki raste iz dneva v dan

»Ustaviti se, pravzaprav pomeni slišati sebe. Reči »stop« balastu. Si dovoliti, da otrok v nas spregovori na glas. Nam pove, kaj čuti in kaj potrebuje, tukaj in zdaj. Življenje, v kate-

da so se za minuto ustavili že vsi Slovenci in Slovenke.

»Želimo si ustaviti Slovenijo in hiter tempo, ki ji vlada. Na vsakega posameznika smo naslovili javno pobudo. To je velik projekt, ki bo zahteval še veliko dejavnosti in dodatnega časa, saj moramo spremeniti zakoreninjene vzorce. V nekaj mesecih nam je uspelo oblikovati omrežje zgodb, ki pričajo o izgorelosti zaradi nezmožnosti doseganja visokih zahtev družbe, omrežje strokovnjakov, ki nam pomagajo z nasveti, kako prepoznati znake izčrpanosti, ter omrežje posameznikov, ki so že spoznali vrednost, ki jo ponuja življenje. Vsi skupaj nam vsak dan spominjajo, da pomislimo nase in ne norimo brezglavo od ene obveznosti do druge. Na ravni posameznika je to neprecenljivo odkritje. Ko bo takšnih posameznikov še več, se bo poznalo tudi v družbi, dopolni Andreja Verovšek, soustvarjalica akcije Ustavi se.

## Na sklepno prireditve z vlakom

V četrtek, 28. septembra, so se partnerji in ambasadorji projekta Ustavi se! z vlakom odpeljali na sklepno prireditve v Radovljico. Tam sta jih sprejela ministrica za zdravje Milojka Kolar Celarc in župan občine Radovljica Ciril Globočnik.

Na sklepni prireditvi so partnerji in ambasadorji projekta predstavili dosežke akcije Ustavi se!, hkrati pa dogajanje popestrili s pogovorom o ustavljanju po konceptu svetovne kavarne, igro »Človek, ustavi se«, meritvami stresa, vajami za sproščanje in pripravo skupnega dokumenta Priporočila in smernice Sloveniji za #ustavise.

Dogajanje je pospremil glasbenik Nipke s svojo skladbo *Dej se ustavi*, za katero je dobil navdih prav v tej akciji.



Na simbolični ravni Ustavljanje poteka z zbiranjem minut na spletnem mestu Ustavi se!

Daniela Fiket, dr. med., specialistka psihiatrije in moderatorka foruma Psihijatrija na Med.Over.net.

V preteklosti so raziskovalci izgorelost povezovali predvsem s poklicnimi preobremenitvami, značilnimi za tiste, ki svoje življenje podrejajo delu. Pozneje so študije pokazale, da so ogroženi prav vsi poklici, danes pa vemo, da lahko izgorelost nastane tudi zaradi neustreznih, izčrpavajočih odnosov na drugih področjih, in ne samo na delovnem mestu. Vzrok zanjo so lahko neizpopolnjeni

rem drvimo s polno hitrostjo, nam namreč jemlje bistvo našega obstoja. Biti človek, in ne stroj. Zato je vsaka minuta pomembna,« je dejala Jasna Knez, ambasadorica akcije.

Na simbolni ravni zavod Med.Over.net zbira minute, ki jih lahko podarite s klikom na spletnem mestu projekta Ustavi.se!, z objavo na družbenih omrežjih, ki je označena z #ustavi se, ali s sodelovanjem pri drugih dejavnostih, ki potekajo v okviru akcije. Do začetka oktobra smo podarili že 2.097883 minut, kar pomeni,



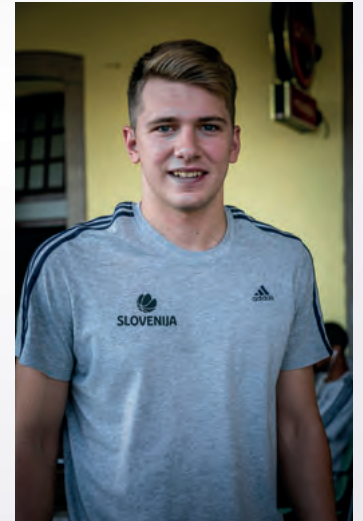
# Z vlakom do naslova evropskih



Slovenske železnice že dalj časa podpirajo športne zveze in vrhunske športnike, ki Slovenijo predstavljajo na najvišjih svetovnih in evropskih tekmovanjih. Letos poleti smo z vlakom na priprave peljali slovensko košarkarsko reprezentanco. Izbranci slovenskega selektorja Igorja Kokoškova so se na evropsko prvenstvo pripravljali v Zrečah.

Brezplačno z vlakom na uradni sprejem naših košarkarskih šampionov

Posebno pozornost smo tokrat namenili tudi največjim navijačem naših šampionov iz vse Slovenije, ki smo jih brezplačno peljali na uradni sprejem naših športnikov v Ljubljano in nazaj. Brezplačne povratne vozovnice so dobili vsi, ki so na prodajna mesta prišli z navijaškimi rekviziti. Na sprejem se je z vlakom pripeljalo kar pet tisoč navijačev.





# prvakov





## Obnovljena vojaška železniška kompozicija v Pivki



V Parku vojaške zgodovine Pivka so med Festivalom vojaške zgodovine, ki so ga pripravljali med 11. in 17 septembrom, predstavili obnovljeno železniško kompozicijo iz druge svetovne vojne. Kompozicija, ki je dolga skoraj 28 metrov in teška 121 ton in ki jo sestavljajo nemška vojaška parna lokomotiva DBR 52 z oznako 52 4936 ter dva tovorna vagona s protiletalskim topom, je največji ter najtežji muzejski eksponat v Parku vojaške zgodovine.

### Lokomotiva 52 4936

Lokomotivo so Parku vojaške zgodovine lani v trajno uporabo podarile Slovenske železnice. Prepeljali so jo z železniške postaje Pivka, kar je bila - zaradi njenih izjemnih dimenzij - precej zahtevna naloga. Težka je namreč 95 ton, dolga 23 metrov ter visoka 4,4 metra. Parna lokomotiva z nekdanjo oznako 33-110 je nemška vojaška lokomotiva iz leta 1943. Tovrstne lokomotive so izdelali za vojaške namene in naj bi vozile le do konca vojne, a so zaradi odlične izdelave še desetletja po vojni vozile po vsej Evropi. Lokomotiva 33-110 ima pri nas tudi poseben zgodovinski po-

men, saj je aprila 1978 z vožnjo iz Ljubljane v Postojno sklenila obdobje parne vleke pri nas.

### Slovesnost v Parku vojaške zgodovine

Na slovesnosti ob uradni predaji železniške kompozicije za muzejsko rabo so zbrane nagovorili ministrica za obrambo Andreja Katič, podžupan Občine Pivka Boris Rebec, direktor Parka vojaške zgodovine Janko Boštjančič, generalni direktor skupine Helios Hubert Culik ter Mladen Bogić, ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic.

Ministrica za obrambo Andreja Katič je pojasnila strate-



ško vlogo železnice v Sloveniji ter dodala, da je izjemno pomembna tudi za nacionalno obrambo, saj je del kritične infrastrukture, z zaščito katere se na ministrstvu intenzivno ukvarjajo. V svojem nagovoru je poudarila tudi domoljubno vlogo Slovenskih železnic med slovensko osamosvojitvijo in po njej.

Velik pomen dobrega sodelovanja med Slovenskimi železnicami ter Parkom vojaške zgodovine in občino Pivka je poudaril tudi ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic Mladen Bogić. Zbranim na

slovesnosti je pojasnil vlogo obnovljene vojaške lokomotive in njeno zgodovino ter pozdravil zavezo k ohranjanju bogate slovenske tehnične dediščine, za katero si s tesnim sodelovanjem prizadevajo občina Pivka, Park vojaške zgodovine in Slovenske železnice.

### Nemški, ameriški in sovjetski vojaki z vlakom na Festival vojaške zgodovine

Slovenske železnice so za vse, ki so se na letošnji Festival vojaške zgodovine v Pivki odpravili z vlakom, pripravile 15-odstotni popust. Posebej zanimivo pa je bilo na vlaku, ki je na zadnji dan festivala s prav posebno zasedbo odpeljal iz Ljubljane. Potnike na vlaku je tokrat spremljala vojaška straža, sestavljena iz ponazoritvenikov vojakov enot Sovjetske zveze, Nemčije in ZDA iz druge svetovne vojne. Poskrbeli so za edinstveno vožnjo ter animacijo na vlaku, ki je potniki še niso doživeli.





## Odprtje prenovljene postaje v Medvodah

Poleti je bila končana prenova postaje v Medvodah, ki so jo slovesno odprli predstavniki Slovenskih železnic in občine Medvode. Skrbništvo in upravljanje postajne stavbe je prvič prevzela lokalna skupnost.

V postajni stavbi je novi turistično-informacijski center, v katerem prodajajo vozovnice za notranji promet. Potniki lahko na postaji kupijo tudi vstopnice

za koncerte in druge prireditve, spominke ter si izposodijo kolesa. Ob postajni stavbi je postavljena sodobna kolesarnica. Sodelovanje Slovenskih železnic z občino Medvode in javnim zavodom Sotočje je zgled dobre prakse, ki se bo v Sloveniji nedvomno razširil tudi na druge postaje.

### Sporazum o sodelovanju

Pomočnik direktorja SŽ-Potniški promet Miloš Rovšnik, župan Medvod Nejc Smole in direktor zavoda Sotočje Gorazd Renko so ob odprtju podpisali sporazum o sodelovanju pri razvoju turizma in javnega potniškega prometa v občini. Miloš Rovšnik je ob tem poudaril, da je to prva postaja, ki so jo v sodelovanju z lokalno skupnostjo namenili turizmu in da bodo temu zgledu sledile tudi postaje drugod po Sloveniji. Dodal je še, da je občutno povečanje potnikov v mednarodnem prometu dokaz o priložnostih, ki jih za razvoj ponuja turizem.



## Nove avtomatske garderobne omarice za shranjevanje prtljage na železniški postaji Ljubljana

Tretjega avgusta smo v garderobo železniške postaje Ljubljana namestili sodobne omarice za shranjevanje prtljage. V prihodnjih mesecih jih bomo namestili tudi v Celju, Mariboru in Kopru. V njih lahko potniki shranijo prtljago za največ 24 ur.

Prostor, v katerem so garderobne omarice, je na postaji Ljubljana odprt od petih zjutraj do polnoči. Z varnostniki, ki so na postaji ves čas, pa je mogoče do omaric dostopati tudi med polnočjo in peto uro zjutraj.

Omarice odklenemo s črtno kodo na računu, ki ga ob plačilu izda avtomat.

Cene štiriindvajseturnega najema omarice na železniški postaji Ljubljana so:

- mala – 3 €
- srednja – 4 €
- velika – 5 €
- zelo velika – 6 €

Kaj se zgodi, če izgubite račun s črtno kodo?

Pokličete varnostnika. Ob tem je treba poravnati nadomestilo za odpiranje omarice, 20 evrov.

Kaj se zgodi, če garderobne omarice ne izpraznite po preteku najema?

Po 72 urah omarico izpraznimo. Njeno vsebino je mogoče dobiti v prostorih SŽ-ŽIP, na Trgu OF 9.





## Preventivni akciji Varna pot v šolo z vlakom ter Proti nepravilnemu prečkanju tirov

Na prvi šolski dan smo začeli dve preventivni akciji, Varna pot v šolo z vlakom ter Proti nepravilnemu prečkanju proge, ki sta po vsej Sloveniji potekali en teden. Akciji sta se v petek, 1. septembra, začeli na železniških postajah Ljubljana, Maribor, Litija, in Novo mesto Kandija ter na vlakih do večjih mest. Med akcijama so bili na vlakih, s katerimi se vozi največ dijakov, ter na železniških postajah poleg večjega števila zaposlenih Slovenskih železnic tudi policisti. Potnike in druge udeležence v prometu so opozarjali na nevarnosti nepravilnega prečkanja proge in še bolj pozorno skrbeli za njihovo varnost.

Ob začetku novega šolskega leta smo poostriili tudi druge varnostne ukrepe, pri tem pa posebno pozornost namenili tistim, ki so se prvič v šolo podali z vlakom. Na prvi šolski dan se je z vlakom v šolo in domov var-



no prepeljalo okrog deset tisoč dijakov.

### V nekaj dneh progo nevarno prečkalo več kot tisoč oseb

Zaposleni Slovenskih železnic so že prvi dan preventivne akcije našteali več kot dvesto oseb, ki so progo nevarno prečkale zunaj urejenih prehodov. V sedmih dneh, kolikor sta tokrat trajali preventivni akciji, so

več kot tisoč oseb ustavili, jih opozorili na to izjemno nevarno početje in jih poučili o varnih oblikah prečkanja proge. Namen preventivnih akcij je namreč predvsem ozaveščanje vseh udeležencev v prometu o nevarnostih prečkanja proge zunaj urejenih prehodov, saj se največ nesreč zgodi prav zaradi neupoštevanja prometnih predpisov.



Foto: Blaž Uršič



### Za večjo varnost v prometu lahko največ naredimo sami!

Na Slovenskih železnicah na leto pripravljamo več preventivnih akcij, med katerimi vztrajno ponavljamo in prosimo vse udeležence v prometu, da pri prečkanju proge spoštujejo prometne predpise ter prometne znake in signalizacijo. Hoditi ob progi ali neposredno ob njej ter mimo zapornic, ki se ravno spuščajo ali so celo spuščene, je izjemno nevarno in tudi strogo prepovedano. Potnike opozarjamo tudi, da so na železniških postajah in v bližini proge previdni, ko uporabljajo naprave, ki zmanjšujejo slušno in vidno zaznavanje, kot so na primer slušalke in mobilni telefoni.





## Kandidatke za Miss Universe Slovenija z vlakom ICS



Konec avgusta smo na vlakom ICS, ki je vozil med Ljubljano in Celjem, omogočili snemanje predizborov lepotnega tekmovanja Miss Universe Slovenija. Kandidatke so se predstavile v petih oddajah, v katerih so morale narediti več nalog, na vlakih pa med drugim postreči skodelico kave in se naličiti. Med snemanji so s svetovno znano manekenko spoznavale skrivnosti modnega sveta, v katerega so se podale. Niz predizborov za laskavi naslov je namreč vodila Bernarda Marovt, ena najuspešnejših slovenskih manekenk, ki je svojo bogato kariero gradila na evropskih in svetovnih modnih pistah.

Bernarda Marovt je bila leta 1983 izbrana za miss Jugoslavije. To pa je le eden od številnih lepotnih nazivov. Nastopila je tudi v številnih reklamah, delala z največjimi fotografskimi imeni ter bila med drugim tudi top model Italije 1990 in top model Evrope 1992, leta 2000 pa je po izboru revije Jana dobila naziv slovenska lepota stoletja.



## Vragolije na Pikinem vlaku

V soboto, 22. septembra, sta iz Celja v Velenje, na prizorišče tradicionalnega Pikinega festivala, vozila posebna, Pikina vlaka. Starše in otroke je med vožnjo s svojimi vragolijami navduševala sama Pika Nogavička.



Pikin festival je največji družinski festival v Sloveniji, ki ga v sedmih dneh obiše več kot sto tisoč obiskovalcev. Festival s 27-letno tradicijo je za vsakega obiskovalca nepozabno doživetje, letos pa smo ga na Slovenskih železnicah kot partnerji festivala še razširili. Najmlajši so lahko že na vlakom razvijali svojo domišljijo ter se srečali z energično knjižno junakinjo. Na sončno soboto se je z vla-

kom na festival prepeljalo več deset otrok s svojimi starši, ki so bili nad animacijo na vlakom in pomočjo osebnja na vlakih zelo navdušeni. S tem smo ponovno potrdili svojo zavezo po partnerstvu na prireditvah, ki poudarjajo pomen kulturne vzgoje ter izobraževanje za vse generacije, ob tem pa promovirajo vožnjo z vlakom, ki je ena od okolju najbolj prijaznih oblik prevoza.





# Slovesnost ob 160. obletnici dokončanja železnice med Dunajem in Trstom v Borovnici

Na železniški postaji Borovnica je bila konec julija slovesnost ob 160. obletnici dokončanja železnice med Dunajem in Trstom. Številne goste in domačine, ki so se na slovesnost lahko pripeljali tudi z muzejskim vlakom, so ob visoki obletnici nagovorili evropska komisarka za mobilnost in promet Violeta Bulc, minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, župan občine Borovnica Bojan Čebela ter generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.



Muzejski vlak je na železniško postajo Borovnica pripeljal več kot dvesto gostov. Potnike, med njimi tudi evropsko komisarko Violeto Bulc, je med vožnjo iz Ljubljane zabaval kvartet glasbenic Sax Ladies. Z glasbo so jih sprejeli tudi v Borovnici, kjer je na postaji čakalo več kot sto domačinov in drugih gostov. Pred železniško postajo

so bile razstavljene zgodovinske fotografije Borovnice in nekdanjega monumentalnega viadukta, ki je od leta 1856 do druge svetovne vojne stal tam. V postajni čakalnici pa so študenti Fakultete za arhitekturo pripravili razstavo z naslovom Stara proga – nove zgodbe, z idejnimi zasnovami turistično-rekreacijske rabe opuščene



železniške proge Borovnica–Preserje.

Evropska komisarka za mobilnost in promet Violeta Bulc je na slovesnosti povedala: »Evropska komisija podpira razvoj železnic. Devetdeset odstotkov sredstev namenjamo njihovi posodobitvi iz človeku prijaznih razlogov, da bi se tovorni promet umaknil s cest ter zmanjšalo število hudih prometnih nesreč na cestah. Posodobitev železnic pa je pomembna tudi za to, ker je z njo manj onesnaževanja in manj prometnih zastojev. Na ravni Evropske unije znaša namreč izguba zaradi zastojev v prometu vsak dan kar milijardo evrov.«



Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je pojasnil, kako močno je bila zgraditev proge povezana z velikimi družbenimi in gospodarskimi spremembami, in dodal, da je posodobitev železniškega omrežja eden izmed najpomembnejših nacionalnih projektov, saj želi Slovenija povečati prepustnost prog

in izboljšati prevozne razmere, tako v potniškem kot tovornem prometu.

#### Slovenske železnice občini Borovnica donirale pet tisoč evrov

Generalni direktor Dušan Mes se je ob svojem nagovoru

zahvalil vsem prebivalcem občine Borovnica za potrpežljivost med obnovo proge po žledolomu, ko so skozi borovniško kotlino vozile številne tovarne kompozicije z dizelsko vleko. To je na progi, ki jo je na dan prepeljalo 130 vlakov, povzročalo še dodatni hrup. Med drugim je povedal tudi, da bodo Slo-

venske železnice kupile nove vlake in posodobile svoj vozni park ter tako še zmanjšale negativne vplive na okolje. Županu občine Borovnica, Bojanu Čebeli, je za zgraditev otroškega igrišča podaril bon za pet tisoč evrov in se ob tem krajanom še enkrat zahvalil za dobro sodelovanje.

## Zadnja letošnja vožnja muzejskega vlaka med Celjem in Podčetrtkom

V soboto, 23. septembra, je letos zadnjič med Celjem in Podčetrtkom zapeljal muzejski vlak. Med krajema sta vsako soboto, od 22. aprila do 24. junija ter od 9. do 23. septembra, vozila dva muzejska vlaka na dan. Potniki so lahko bogato turistično ponudbo odkrivali tudi v drugih krajih ob progi, saj je vlak ustavljal tudi v Šentjurju, Grobelnem ter Šmarju pri Jelšah.

#### Široko sodelovanje pri projektu Z vlakom po Deželi Celjski

Z vlakom po Deželi Celjski je skupni projekt Slovenskih železnic, Zavoda za kulturne prireditve in turizem Celeia ter enaindvajsetih občin v tem delu Slovenije, ki smo ga začeli udejanjati predlani. Pri njem sodelujejo občine Braslovče,

Celje, Dobje, Dobrna, Kozje, Laško, Podčetrtek, Prebold, Polzela, Rogaška Slatina, Rogatec, Slovenske Konjice, Šentjur, Šmarje pri Jelšah, Store, Tabor, Vitanje, Vojnik, Vranksko, Zreče, Žalec.

Široko sodelovanje in množična udeležba na vlakih so potrditev, da je ta del Slovenije bogat s kulturno-umetniškimi in zgodovinskimi znamenitostmi ter tako privlačen za številne obiskovalce.

#### Skupaj prepeljali več kot 2000 potnikov

V vseh sobotnih vožnjah z muzejskim vlakom skupaj se je od aprila do septembra prepeljalo več kot dva tisoč potnikov. Na vlak, ki je dvakrat na dan odpeljal iz Celja proti Podčetrtku in nazaj, je bilo prostora za 250 potnikov, in največkrat

so bili ti vlaki popolnoma zasedeni.

Direktor SŽ-Potniški promet Boštjan Koren je ob tem izrazil zadovoljstvo in dejal: »Muzejski vlak med Celjem in Podčetrtkom že tretje leto zapored uspešno vozi. S sodelovanjem partnerjev pri projektu smo zadovoljni, saj na železnico ob koncih

tedna privabimo tudi potnike, ki se z vlakom takrat navadno ne vozijo. Verjamem, da smo s kakovostnimi storitvami in raznovrstno spremljevalno ponudbo več generacijam naših potnikov omogočili zelo lepe izlete in spoznavanje bogate kulturne dediščine krajev na Celjskem.«

#### Lokomotiva 25 026

Lokomotive serije 25 so po prvi svetovni vojni izdelali v tovarni lokomotiv iz Wiener Neustadta, Wiener Neustädter Lokomotivfabri. Največ so jih uporabljali za vleko tovornih vlakov med Zidanim Mostom in Mariborom ter na progah Celje–Preloge, Celje–Velenje ter Celje–Imeno–Kumrovec. Muzejski vlak, ki je tudi letos vozil med Celjem in Podčetrtkom je vlekla lokomotiva z oznako SŽ 25 026, ki je bila v omenjeni tovarni izdelana leta 1920. Lokomotiva je dolga 17,4 metra, tehta dobrih 61 ton in lahko doseže najvišjo hitrost 60 kilometrov na uro. Za vožnjo od Celja do Podčetrтка in nazaj lokomotiva porabi več kot dve toni premoga.





Gostje Prometnega instituta med ogledom dobrih praks trajnostne mobilnosti v Sloveniji

# Dobre prakse trajnostne mobilnosti v Sloveniji – REGIO-MOB

V Ljubljani je konec maja Prometni inštitut Ljubljana, v okviru projekta REGIO-MOB, organiziral delavnico o trajnostni mobilnosti, na kateri so predstavljali slovenske dobre prakse s tega področja.

Prometni inštitut Ljubljana je

**REGIO-MOB**  
Interreg Europe

partner mednarodnega projekta »REGIO-MOB - Interregional Learning towards Sustainable Mobility in Europe: the REGIO-MOB Experience«, v okviru EU programa Interreg Europe. Namen programa je dolgoročno spodbujanje razvoja in uporabe dobrih praks trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja v evropskih regijah držav Španije, Italije, Romunije, Grčije, Velike Britanije, Poljske in Slovenije s sooblikovanjem instrumentov prometne politike, ki bo temeljilo na medsebojnem medregionalnem učenju.

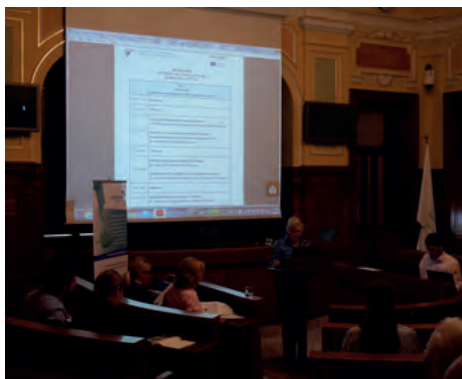


Na dvodnevem srečanju so dobre prakse partnerjem predstavljali slovenski deležniki projekta in njihovi predstavniki, Ministrstvo za infrastrukturo, Mestna občina Ljubljana, Ljubljanski potniški promet ter Regionalna razvojna agencija Ljubljanske urbane regije.

## Začetek srečanja v ljubljanski mestni hiši

Goste je pred začetkom srečanja pozdravila Mateja Matjažič s Prometnega inštituta Ljubljana in jim pojasnila potek srečanja. V veliki sejni dvorani Mestne hiše v Ljubljani so nato

dobre prakse spodbujanja trajnostne mobilnosti v Sloveniji predstavili Matic Sopotnik z Mestne občine Ljubljana, Polona Demšar Mitrovič in Tadej Žaucer z Ministrstva za infrastrukturo, Gregor Cunder z Ljubljanskega potniškega prometa ter Matej Gojčič z razvoj-



Začetek v sejni dvorani Mestne hiše v Ljubljani



Polona Demšar Mitrovič z Ministrstva za infrastrukturo je predstavila nacionalni pristop izdelave celostnih prometnih strategij občin.



Matic Sopotnik je predstavil dosežke mesta Ljubljana na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti.



Gregor Cunder je predstavil sistem ljubljanskega potniškega prometa.



S P+R sistemi krepijo javni potniški promet in spodbujajo trajnostno mobilnost v Ljubljanski urbani regiji, je povedal Matej Gojčič z regionalne razvojne agencije Ljubljanske urbane regije.



Tadej Žaucar z Ministrstva za infrastrukturo je vodil delavnico načrtovanja lokacije novega P+R zbirnega središča.

ne agencije Ljubljanska urbana regija.

### Nacionalni pristop k celostnim prometnim strategijam

Polona Demšar Mitrovič z Ministrstva za infrastrukturo je pojasnila nacionalni pristop izdelovanja celostnih prometnih strategij občin. Ministrstvo za infrastrukturo je namreč 12. januarja lani izdalo sklep, s katerim je določilo sofinanciranje izdelave celostnih prometnih strategij občin s sredstvi kohezijskega sklada, in sicer do višine 85 odstotkov upravičenih stroškov. Na javni razpis za črpanje teh nepovratnih sredstev in za izdelavo celostnih prometnih strategij se je uspešno prijavilo 62 občin, ki bodo svoje celostne prometne strategije izdelale do konca leta 2017, kar je velik napredek pri načrtovanju ukrepov za razvoj trajnostne mobilnosti v Sloveniji.

### Trajnostna mobilnost v mestni občini Ljubljana

Matic Sopotnik je predstavil dosežke mesta Ljubljana na področju spodbujanja trajnostne mobilnosti. V Ljubljani stopajo po poteh nove prometne politike, ki ustreza zahtevam sodobnega časa po večji mobilnosti ljudi in trajnostno naravnem razvoju. Prednost namenjajo pešcem, kolesarjem in javnemu prevozu. Tako je zaprtje mestnega središča za motorni

promet le eden od številnih ukrepov, zaradi katerih je mesto v kratkem času popolnoma spremenilo podobo in postalo bolj prijazno ter bolj dostopno mešancom in obiskovalcem.

V ekološki coni v središču mesta, ki je leta 2007 nastala z zaprtjem mestnega središča za motorni promet, je več prostora za pešce in kolesarje, manj emisij in manj hrupa. V mestnem središču je dovoljeno voziti le dostavnim vozilom, zjutraj med šesto in deseto uro. Prostor, ki so ga še pred nedavnim zasedali avtomobili, postaja čedalje bolj priljubljeno prizorišče raznih športnih in kulturnih prireditev ter stičišče družabnega življenja v mestu. Eden od pomembnejših ukrepov za zagotavljanje kakovostnega javnega prostora v središču mesta je bila tudi preureditev glavne prometnice, Slovenske ceste, v pešcem, kolesarjem in uporabnikom mestnih avtobusov bolj prijazno območje. Na tem območju so se koncentracije črnega ogljika znižale za sedemdeset odstotkov, na okoliških cestah pa se koncentracije niso povečale. Na prenovljeni mestni promenadi stoji štiristo metrov dolg dvored 63 malih jesenov – medovitih dreves, ki privabljajo metulje in čebele. Dostop do vseh pomembnejših ciljev v ekološki coni je zagotovljen z vozili na električni pogon, imenovanimi Kavalirji. Leta 2011 je v Ljubljani zaživel tudi sistem izposoje mestnih koles – Bicike(Lj).

### Trajnostna mobilnost in sistem ljubljanskega potniškega prometa

Gregor Cunder je predstavil sistem ljubljanskega potniškega prometa, ki zagotavlja zanesljiv in udoben javni prevoz v Mestni občini Ljubljana ter na območju 16 primestnih občin v osrednji slovenski regiji. Podjetje LPP z voznim parkom 285 avtobusov prepelje na dan več kot dvesto tisoč potnikov. Leta 2009 je podjetje predstavilo elektronsko kartico Urbano, s katero so integrirali mestne, medkrajevne in šolske avtobusne linije ter potnikom zagotovili nižje cene, usklajene vozne rede in večjo dostopnost javnega potniškega prometa v Ljubljanski urbani regiji.

### Načrtovanje P+R sistema v Ljubljanski urbani regiji

Matej Gojčič je predstavil načrtovanje sistema parkiraj in se pelji (Park-and-Ride, P+R) v Ljubljanski urbani regiji. Da bi se izognili vožnji v mestni gneči, iskanju parkirnega mesta, predvsem pa, da bi zmanjšali onesnaženost mestnega jedra zaradi motornih vozil, so na vpadnicah v mesto uredili zbirna središča po sistemu P+R. Z njimi krepijo javni potniški promet in spodbujajo trajnostno mobilnost. Uporabniki lahko parkirajo na urejenih parkiriščih, v ceno celodnevne parkiranja pa sta všteti tudi dve vozovnici za mestni avtobus.

### Delavnica načrtovanja lokacije novega P+R zbirnega središča

Tadej Žaucar z Ministrstva za infrastrukturo je vodil delavnico načrtovanja lokacije novega P+R zbirnega središča ter predstavil metodologijo za izbiranje lokacij novih tovrstnih središč.

### Ogled dobrih praks trajnostne mobilnosti v Sloveniji

Drugi dan so si udeleženci srečanja predstavljene slovenske dobre prakse trajnostne mobilnosti ogledali tudi na terenu. Najprej so obiskali P+R parkirišče na Barju, na katerem je 347 parkirnih mest za osebne avtomobile in 156 stojal za kolesa ter polnilnica za električna vozila in postajališče za izposajo mestnih koles Bicike(Lj). Gostom so predstavili prevoze z električnimi vozili Kavalir v ljubljanskem mestnem jedru in jih z njimi prepeljali na Krekov trg. Tam so preizkusili sistem Bicike(Lj) in se s kolesi odpeljali na ogled drugih dobrih praks spodbujanja trajnostnih načinov mobilnosti na širšem območju Ljubljane. Ogledali so si za avtomobilski promet zaprto mestno jedro z ekološko cono, obsežne površine za pešce, »zelena območja«, parkirne površine ter tudi souporabo prometnih površin na Slovenski cesti v središču Ljubljane.

# Psihosocialna pomoč na Slovens

V junijski številki Nove proge 2016 smo objavili članek z naslovom *Usposabljanje železničarskih zaupnikov*, v katerem smo predstavili začetek usposabljanja prostovoljcev, ki ob izrednih dogodkih zagotavljajo prvo psihosocialno pomoč (PPP) sodelavcem v duševni stiski. Cilji hitre in učinkovite pomoči, ki jo zagotavljajo z razbremenilnimi pogovori, so: skrajšati čas trajanja krize, lajšati duševne stiske ob izrednih dogodkih, olajšati okrevanje po njih ter preprečiti razvoj posttravmatske stresne motnje.

Vsi zaposleni, ki na Slovenskih železnicah zagotavljajo PPP, so za to ustrezno usposobljeni. Vsak mesec se udeležujejo intervizijskih srečanj,

ki pripomorejo izboljševanju kakovosti njihovega dela, izmenjavi izkušenj, ki jih pridobivajo na terenu, ter jim omogočajo osebno razbremenitev. Dvakrat na leto se udeležujejo tudi supervizij, med katerimi njihovo delo spremljajo zunanji strokovnjaki in ga ustrezno ovrednotijo.

## Izkušnje strojevodij o psihosocialni pomoči na Slovenskih železnicah

*Letos avgusta sem povozil osebo, ki se je gibala po progi. Ko so po nesreči policisti končali svoje delo, so me v matični enoti že čakali predstavniki skupine za zagotavljanje psihosocialne pomoči. Zelo temeljit pogovor je vodil Emil Lipovšek, inštruktor strojevodij. Za zares pogo-*



*bljen pogovor se mu še enkrat zahvaljujem. Pozneje sva bila v stiku tudi po telefonu. V takšnih razmerah in s takšno podporo dobi strojevodja potrditev in občutek, da ni sam. Sodelo-*

*vanje s skupino za zagotavljanje strokovne pomoči bi priporočal vsakemu, ki se spopada s posledicami izrednih dogodkov. Meni je osebni pogovor zelo pomagal. Še enkrat se zato za-*

## Inštruktor strojevodij o prvi psihosocialni pomoči

Delovni dan izvršilnega železniškega delavca je sestavljen iz mozaika raznovrstnih dogodkov, ki so večinoma prijetni. Se pa nekaterim zgodijo tudi takšni, ki lahko zelo poslabšajo kakovost profesionalnega in zasebnega življenja. V preteklosti smo se bili strojevodje prisiljeni sami spopadati z osebno stisko zaradi izrednih dogodkov na progi, od lani pa ni več tako. V prvih, najbolj stresnih trenutkih, na samem kraju nesreče ali pa pozneje, lahko zdaj z razbremenilnim pogovorom pomagajo usposobljeni in zaupanja vredni sodelavci, ki so vključeni v projekt prve psihosocialne pomoči.

Na Železnici delam že skoraj trideset let. Mojo pot do zaposlenega usposobljenega za zagotavljanje prve psihosocialne pomoči pa so zaznamovale tri prelomnice. Prva je bila kmalu, ko sem kot strojevodja začetnik doživel prvo travmatično izkušnjo. Takrat sem opazoval odzive

vpletenih v preiskavo izrednega dogodka, pri tem pa presenečeno ugotovil, da teorija, ki so mi jo predstavili starejših kolegi in mentorji, pri meni ne drži. Spraševal sem se, zakaj je nesreča name pustila tako močan pečat in ali je z mano morda kaj narobe. Izredni dogodek me je nekako zaznamoval in me še dolgo zaposloval z nešteto vprašanji, na katera sem odgovore iskal med svojim prostim časom in pri družini.

Druga prelomnica na moji poklicni poti je bila, ko sem postal inštruktor strojevodij in po službeni dolžnosti prihajal na prizorišča nesreč, v katerih so bili udeleženi moji sodelavci. Na poti do prizorišča sem se vedno spraševal, kaj me tam čaka in kako ustrezno nagovoriti sodelavca, ki je v šoku. Spraševal sem se, kaj smem narediti, kaj lahko vprašam in česa ne, kako se obnašati v njegovi navzočnosti, da ne bi kako škodoval

in mu nezavedno otežil preoblevanje travme, ki jo je doživel. O teh vprašanjih, odzivih in o preživljanju stisk sodelavcev sem veliko premišljal. Spet sem iskal odgovore, vendar zadovoljivih nisem našel niti na spletu niti kje drugje, saj je projekt Prve psihosocialne pomoči v Sloveniji zelo nov. Poznal sem sicer dobre izkušnje s psihosocialno pomočjo pri strojevodskih kolegih iz Avstrije, s katerimi sem se seznanil na konferenci NEED - Network of European Engine Drivers leta 2000 v Gradcu, vendar pa mi stikov z njihovimi strokovnjaki za psihosocialno pomoč ni uspelo navezati.

Tretja prelomnica pa je bila lani, ko so tudi v našem v podjetju podprli zamisel, da je treba tistim, ki so na delovnem mestu doživel travmatično izkušnjo, omogočiti pomoč, in organizirali tečaj za zaposlene, ki bodo zagotavljali prvo psihosocialno pomoč. Z veseljem sem se pri-

dužil. Vodja projekta mi je med usposabljanjem poskušal odgovoriti na vsa vprašanja, ki so me mučila vsa leta, in sem jih v tem zapisu strnil v prelomne točke na moji poklicni poti. Znanje, ki sem ga dobil med usposabljanjem, in vedenje, da se ljudje zelo različno odzivamo na stresne dogodke, mi pomagata, da bolj samozavestno in primerno nagovorim sodelavca, ki potrebuje pomoč na kraju nesreče.

Odkar sem končal usposabljanje, sem imel priložnost teorijo preizkusiti tudi v praksi in sem sodelavcem z razbremenilnimi pogovori pomagal v najbolj kritičnih situacijah. Moji prvi vtisi so dobri, takšni so tudi odzivi tistih, ki sem jim pomoč ponudil. Vsaka pomoč me notranje bogati, mi daje neprecenljiv občutek tovarštva in kolegialnosti ter mi pomaga pri osebni rasti.

# kih železnicah

*hvaljujem vsem, ki se nesebično razdajajo v težkih trenutkih, ki jih strojevodja preživlja. Hvala, kolegi!*

SP

*Nesreča, ki prekine vsakodnevno delo, pusti človeku določene posledice. Še zdaj se natančno spominjam, kaj sem ob nesreči videl v stranskem ogledalu. Strojvodja med delom seveda hitro reagira in naredi to, kar mora, pozneje pa se lahko zgodi, da čutiš tresenje mišic po vsem telesu, da se ti zatika govor in kljub temu, da nisi nič naredil narobe, začneš razmišljati o svoji krivdi za nesrečo. Takrat potrebuješ nekoga, ki te od takšnega razmišljanja odvrne. Nekaj minut po nesreči sem tovrstno pomoč prejel od inštruktorja strojevodij, ki je za to ustrezno usposobljen. Po nesreči je bil z mano in me pomiril, da sem o svoji vlogi pri nesreči*

*lahko realno premislil. On in vodja službe Boštjan Miklavčič sta zame dobro poskrbela. Naslednji dan sva se z Emilom Lipovškom še slišala po telefonu. Kar nekaj časa sva govorila tudi o mojem počutju, kar mi je veliko pomenilo. Slišala sva se nato še nekajkrat v naslednjih dneh. Za dobrodošlo pomoč se iskreno zahvaljujem!*

TŠ

*S prvo psihosocialno pomočjo sem se srečal ob nesreči, ki se je avgusta zgodila na kamniški progi. Sodelavec za zagotavljanje psihosocialne pomoči je takoj začel sodelovati s Policijo in republiškim inšpektorjem ter že s tem delno razbremenil stres, ki ga občutiš kot udeleženelec v nesreči. Bil je navzoč med dajanjem uradnih izjav preiskovalcem ter med odvzemom registrirnega traku vlaka. Pozneje pa smo z njim pogovorili tudi o*



*okolščinah nesreče in naši vlogi pri njej. Naslednji dan me je še poklical in mi svetoval, kaj narediti, če bi imel kakšne težave. Menim, da je tovrstna pomoč pri nesrečah zelo dobrodošla, kajti nihče ne more zagotovo vedeti, kako bo ta nanj vplivala. Z navzočnostjo strokovnjaka*

*za zagotavljanje prve psihosocialne pomoči smo vsaj delno razbremenjeni in nismo za vse sami. Dobro je tudi, da je ob nas nekdo, ki poskrbi, da se na kraju nesreče med preiskavo nad udeleženci ne izvaja še večji pritisk.*

AP

## Udeležba na reševalnih vajah v Tlakah in Ilirski Bistrici

Več kot stouarno usposabljanje kandidatov za zagotavljanje psihosocialne pomoči na Slovenskih železnicah smo sklenili z reševalno vajo Tlake 2017, ki se je spomladi odvijala v Tlakah pri Grosupljem, na progi Grosuplje–Škofljica. Po njenem scenariju naj bi v predoru pri blizu naselja trčila potniški in tovorni vlak.

Umrlo naj bi več ljudi, številni naj bi bili tudi poškodovani, med nesrečo vlakov pa naj bi začele iztekati nevarne snovi. Septembra pa se je skupina za zagotavljanje PPP udeležila podobne vaje v Ilirski Bistrici, pri kateri naj bi potniški vlak trčil z osebnimi vozili in cisterno, naloženo z nevarnimi snovmi.

V nadaljevanju lahko preberete nekaj vtisov sodelavcev, ki na Slovenskih železnicah



zagotavljajo prvo psihosocialno pomoč.

*Pri tako obsežni nesreči so prve minute namenjene reševanju življenj, oskrbi poškodovanih in zagotavljanju varnosti prvih posredovalcev. Nad izjemno uigranostjo reševalnih ekip,*



*tako profesionalnih služb kot prostovoljnih gasilskih društev, sem bil navdušen. Veliko sem se naučil o delu, ki ga opravljajo reševalne službe, in tako dobil dragocene izkušnje za delo, ki ga bom opravljal tudi sam.*

Denis

*Varnost je ena temeljnih posameznikovih potreb. Ko se zgodijo nesreče, je pomembno, da lahko pomagamo hitro in ustrezno. Čeprav je šlo za simulacijo železniške nesreče, pa so se nekateri zelo živeli v vlogo ponesrečencev. Med dru-*

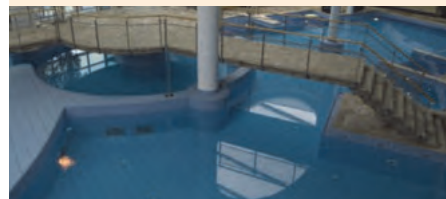
gim sem tako pomagala fantu Niku, ki so ga razmere na vaji zelo pretresle. Ponudila sem mu vodo, čokoladno tablico, bombone, vse iz nahrbtnika, ki smo ga prejeli kot prostovoljci za zagotavljanje PPP. Nad udeležbo na vaji sem bila navdušena.

Polonca

Na reševalni vaji sem med drugim imela razbremenilni po-

govor s sprevodnikom potniškega vlaka, ki je zelo dejavno pomagal potnikom varno izstopiti iz vlaka. Ko so bili vsi potniki na varnem, sem ga vprašala po počutju, mu ponudila vodo in hrano ter razložila vlogo naše skupine in prve psihosocialne pomoči. Naše delo je sprejel zelo pozitivno in nam zaželel srečno še naprej.

Branka



## ALI STE VEDELI, DA SE LAHKO ZDRAVSTVENE PREVENTIVE V SREDIŠČU VITALIS UDELEŽITE VSAKI DVE LETI IN POL?

V dveh dneh vam bodo strokovnjaki pojasnili in pokazali, kako učinkovito poskrbeti za svoje zdravje.

Spoznali boste raznovrstne vadbe in si lahko privoščili tudi:

- masažo,
- pedikuro,
- sprostitve v savni,
- druge tehnike sproščanja in premagovanja stresa,
- plavanje v bazenih Vodnega mesta Atlantis.

Prenočevali boste v prenovljenih in sodobno opremljenih sobah Središča Vitalis.

Peljali vas bomo tudi na večerjo in druženje v gostilno in pivnico Kratochwill.

Dvodnevni program zdravstvene preventive je popolnoma **BREZPLAČEN!**

Udeležencem pripadata dodatna prosta dneva in jim za to ni treba porabljati letnega dopusta.

### Dodatne informacije:

01 200 95 50 / [info@sredisce-vitalis.si](mailto:info@sredisce-vitalis.si)

### Prijave:

Martin Vrašec

[martin.vrasec@slo-zeleznice.si](mailto:martin.vrasec@slo-zeleznice.si)

05 29 63 724



## Zdravstvena preventiva v središču Vitalis

# »Nadvse prijetno in brez dvoma se vrnem«

**Dnevnik o svojem obisku zdravstvene preventive v Vitalisu je napisal Roman Pevec, inštruktor strojevodij iz podjetja SŽ-VIT.**

### Uvod

Preden sem se odpravil na dvodnevno zdravstveno preventivo v središče Vitalis sem, priznam, malo podvomil in se spraševal ali bi se je sploh udeležil, ali ne bi takrat raje počel česa drugega in podobno. Vendar sem se odločil, da sem pripravljen poskusiti nekaj novega, saj sem se prijavil prav zato, ker sem želel spremeniti nekatere vzorce obnašanja v svojem življenju.

### Najprej z vlakom

Do Ljubljane sem se pripeljal z vlakom, nato pa s kombijem do Zaloga. Prevoz je dobro organiziran in brezplačen. V Vitalisu nas je že zjutraj čakalno njihovo osebje. Odložil sem prtljago in po zajtrku smo začeli s programom zdravstvene preventive.

### Dejavno dopoldne v Središču

Teme, ki so nam jih predstavili so bile zelo zanimive, najbolj pa je moja pozornost pritegnilo predavanje o mišičnem ravnovesju. Nikoli doslej namreč nisem razmišljal, da je za zdravje naših sklepov tako pomembno mišično ravnovesje, torej, da so ob določene sklepu ustrezno razvite vse mišice. Pojasnili so, da ni smiselno trenirati mišic, ki so že tako precej obremenjene, temveč je boljše po-

skrbeti za tiste, ki niso razvite dovolj.

Dopoldne smo se vsak posebej pogovorili s strokovnjakom za to področje, opravili gibalno kliniko in trening pilatesa. Po individualnem pogovoru sem imel zelo dober občutek, saj so me zares poslušali in spodbujali ravno na tistih področjih pri katerih sem že sam čutil, da jih želim spremeniti. Zelo zanimiva izkušnja je bila tudi gibalna klinika pri kateri so nam natančno razložili kako pomembno je za zdrave sklepe poleg mišičnega ravnovesja tudi raztezanje. Trenerji so nam dali več zelo koristnih napotkov in pokazali najbolj učinkovite raztezalne vaje.

Nekaj čisto novega pa je bila zame vadba pilatesa. Sprva sem mislil, da ne bo zahtevna, a sem kmalu spoznal, da je vse prej kot enostavno pravilno izvajati vaje, ob tem pa biti nenehno pozoren tudi na pravilno dihanje. Vse dejavnosti, ki so jih za nas pripravili, so potekale zelo sproščeno in niso bile preveč naporne. Dejavno dopoldne smo sklenili zokusnim fit kosilom.

### Popoldansko sproščanje, Atlantis in večerja

Popoldne je bilo namenjeno sproščanju in uživanju. Imeli smo dovolj časa za počivanje, savno in masažo. Maser se je lahko posebej posvetil tudi moji rami, s katero imam težave že dalj časa, in mi dal več koristnih nasvetov, kako lahko gibljivost ramenskega sklepa izboljšam tudi sam.

Po popoldanski malici smo se odpravili na razvajanje v

Atlantis. Tam smo imeli dve uri časa za uživanje v bazenih, nato pa smo odšli peš do bližnje pivnice Kratochwill na večerjo. Ker je bilo kosilo fit smo si lahko pri večerji privoščili malo več pregreh. Vzdušje je bilo sproščeno, veliko smo se nasmejali. Spoznal sem se sodelavci iz različnih podjetij Skupine SŽ. Med drugim sem prvič srečal sodelavca s katerim sem bil doslej leta v stiku samo po e-pošti. Po večernem druženju smo se v Zalog odpravili s taksijem, tudi vožnja z njim je namreč za udeležence zdravstvene preventive brezplačna.

Preden sem zaspal sem imel čas pomisliti o vseh zanimivih dejavnostih, ki so jih pripravili za nas ta dan. Bil sem navdušen, vedel sem da bom hitro zaspal in da bom spal dobro. Zjutraj sem se spočit odpravil na zajtrk, saj smo ob 8.30 že začeli s pilatesom.

### Dan začnemo z jutranjo vadbo pilatesa

Pri jutranji vadbi smo nadaljevali z vajami, ki smo jih spoznali dan prej. Opazil sem, da napredujem ter da čutim mišice, ki jih doslej nisem še nikoli. Pilatesu je sledilo sproščanje nato pa »Boot Camp« pri katerem smo vadili v določenih časovnih intervalih. Če bi želel bi se pri tovrstni vadbi zelo utrudil, vendar sta nas trenerja opozarjala, naj ne pretiravamo, saj večina že dalj časa ni tako intenzivno trenirala.

Pred kosilom smo imeli delavnico o zdravem življenjskem slogu. Predavatelj nam je že

na začetku povedal, da smo za to, kako kakovostno bomo živeli, odgovorni sami. Med drugim je povedal tudi, naj ne iščemo rešitev v zunanjih dejavnostih temveč se zazremo vase in razmislimo kako lahko slog svojega življenja izboljšamo sami.

Po kosilu sta mi po programu ostali še dve zanimivi dejavnosti, pedikura in delavnica o sproščanju in soočanju s stresom. Pedikura je bila zame popolnoma nove izkušnja, vendar presenetljivo dobra. Med delavnico, tokratnim zadnjim delom zdravstvene preventive, sem bi že prijetno utrujen. Predavateljica je imel zelo prijeten glas in lahko sem se popolnoma sprostil.

### Zaključek

Zdravstvena preventiva je bila zame zelo prijetna izkušnja in bi se je z veseljem spet udeležil. Dobil sem veliko informacij, s katerimi se bom lahko bolje odločal katera vadba je zame najbolj primerna, kako naj zdravno jem ter kako se po napornih dneh sprostim.

Kot so nam večkrat povedali v Vitalisu, smo za svoje zdravje odgovorni sami in dva dneva, ki sem ju med zdravstveno preventivo preživel v Središču Vitalis, sta zame začetek pozitivnih sprememb v vsakdanji rutini. Brez dvoma se vrnem čez dve leti in pol!

Roman Pevec, Inštruktor strojevodij, SŽ-VIT

# Z vlakom v Karnijske in Ziljske Alpe

Z vlakom se odpravimo na gorniške ture po Karnijskih in Ziljskih Alpah na avstrijskem Koroškem. Iz središča Beljaka vodi po dolini Zilje do postaje Koče-Muta (Kötschach-Mauthen) 88 kilometrov dolga Karnijska ali Ziljska kolesarska pot R3, ki je ocenjena kot lahka in odlična. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo kolesa do Šmohorja (Hermagor).

## Ziljska železnica

Reka Zilja (nemško Gail) izvira v avstrijski deželi Vzhodna Tirolska in se izliva v Dravo pri Beljaku. Ziljsko dolino na jugu omejujejo Karnijske Alpe, na severu pa Ziljske Alpe, ki proti

zahodu preidejo v Lienške Dolomite. V času Karantanije se je govorilo slovensko vse do izvira Zilje, danes pa samo še do Šmohorja. Leta 1894 je bila do tam zgrajena železniška proga, ki so jo med prvo svetovno vojno podaljšali do naselja Koče-Muta. Z voznim redom 2016/17 so zaradi nerentabilnosti ukinili potniški promet med Šmohorjem in Kočami, tovorni promet pa še obratuje. Odsek med Beljakom in Šmohorjem nameravajo prenoviti in elektrificirati.

## Ture v Karnijske Alpe

- **Ojstrnik** (Oisternig, 2.052 m): s postaje Štefan-Blače (St.Stefan-Vorderberg) po

gozdni cesti čez planino Brvec (Werbutzalm) do Bistriške planine (Feistritzer Alm, 1.725 m, 10 km, 3 ure), nato še eno uro vzpona na vrh (lahko).

- **Poludnik** (Poludnig, 1.999 m): s postaje Šmohor po cesti čez Brško (Egger Alm) in Dolsko (Dellacher Alm) do Poludniške planine (Poludniger Alm, 1.708 m, 22 km). Na vrh Poludnika še 45 minut vzpona (lahko). Do Dolske planine je cesta asfaltirana in zelo priljubljena med kolesarji. Na vseh treh planinah in na Bistriški planini domačini še govorijo v slovenskem ziljskem narečju.

- **Prelaz Mokrine** (Nassfeld/Passo di Pramollo, 1.530 m): po asfaltirani cesti iz Šmohorja (19 km).

- **Krniške skale** (Gartnerkofel, 2.195 m) z Mokrin čez Vočiško planino (Watschigeralm, 1.625 m, do tu asfaltirana cesta): dve uri in pol (lahko, pod vrhom strmo).

- **Mali vrh** (Malurch / Monte Malveric Alto, 1.899 m) z Mokrin: 2,5 ure (zahtevno, v mokrem drsi).

- **Konjski špik** (Rosskofel/ Monte Cavallo di Pontebba, 2.240 m) z Mokrin: 4 ure, srednje zahtevno).

- **Veliki Koritnik** (Trogkofel/Creta di Aip, 2.280 m) z Mokrin: 4,5 ure, zelo zahtevno).

- **Visoki vrh** (Hochwipfel, 2.195 m): s postaje Šmohor po asfaltirani cesti do naselja Stranje (Stranig, 19 km), nato po

Srečanje vlakov razreda 5047 v Šmohorju



Vočiška planina in Krniške skale





Poludnik s Poludniške planine



Dolska planina

gozdni cesti (11 km, primerno za gorske kolesarje) do Stranjske planine (Straniger Alm, 1.479 m). Od tam na vrh še 2,5 ure (lahko, pod vrhom strmo, v mokrem drsi).

• **Poldenik** (Polinik, 2.332 m): po asfaltirani cesti

iz Šmohorja do postaje Koče-Muta (32 km) in na prelaz Monte Croce Carnico, 1.357 m, 13 km). Od kočice Plöckenhaus (1.244 m) je do vrha 5 ur hoje (srednje zahtevno, pod vrhom strmo, poleti vroče).



Veliki Koritnik in Visoki Vrh s poti na Krniške skale

## Ture v Ziljske Alpe

• **Dobrač** (Dobratsch, 2.166 m) s postaje Čajna (Nötsch): 5 ur (zelo strmo, v mokrem drsi).

• **Čegla gora** (Tschekelnock, 1.892 m): s postaje Štefan-Blače (St. Stefan-Vorderberg) po asfaltirani cesti na prelaz Ovršje (Windische Höhe, 1.110 m, 12 km). Od tam čez Adrsko planino (Hadersdorfer Alm, 1.797 m) dve uri in pol vzpona do vrha (lahko, pod vrhom strmo).

• **Gradaščica** (Graslitzen, 2.044 m) s postaje Goriče-Borlje (Görtschach-Förolach) čez Šteben (St. Steben, 1.005 m) in Gostinjsko planino (Köstendorfer Alm, 1.607): pet ur vzpona (zahtevno).

• **Negal** (Spitzegel, 2.119 m) s postaje Bela (Vellach-Khünburg): po gozdni cesti do planine Zgornja Bela (Obervellacher Alm, 1.638 m, 12 km, 4 ure), nato še ena ura vzpona na vrh (zelo zahtevno).

• **Golec** (Golz, 2.004) s postaje Šmohor: po asfaltirani in nato gozdni cesti na Radenško planino (Radniger Alm, 1.563 m, 13 km, 4 ure). Na vrh Golca še ena ura vzpona (lahko).

• **Višprski vrh** (Reisskofel, 2.371 m): po asfaltirani cesti iz Šmohorja do naselja Riže (Reissach, 19 km), nato po gozdni cesti na planino Jochalm (1.554 m, 8 km). Skupaj do vrha 5 ur (zelo zahtevno).



Vrh Krniških skal

• **Vratni vrh** (Torkofel, 2.276 m) v Južnem pogorju (Jauken): po asfaltirani cesti iz Šmohorja do naselja Šentanjel (St. Daniel, 27 km), nato po gozdni cesti na Južno planino (Jaukenalm, 1.934 m, 12 km) in vzpon na vrh. Iz Šentanjela skupaj 4 ure (zahtevno).

• **Južni vrh** (Jukbichl, 1.889 m): s postaje Koče-Muta po cesti do zaselka Dobra (1.056 m, 5 km). Skupaj do vrha 3 ure hoje (lahko).

*Želim vam obilo nepozabnih tur!*



Vlak na končni postaji Kotje-Muta

# V spomin in opomin

»... je kot nož: z njim lahko odrežeš kruha sebi in bližnjemu, lahko pa tudi raniš sebe in bližnjega ...«

(Finžgar: *Gospod Hudournik*)



Kot da to strašno orodje vojne zlovesčice vabi v svoj smrtni objem ...

Muzejska zbirka Slovenskih železnic obsega več kot 60 lokomotiv in več kot 50 drugih vozil. Skrb za vsa ta vozila presega možnosti male ekipe železniškega muzeja, zato so nadvse dobrodošli tisti, ki so za nekatera pripravljene poskrbeti. Takšna priložnost se je pred časom ponudila, ko je Park vojaške zgodovine v Pivki, občudovanja vreden in propulziven tehniški muzej, želel dopolniti svojo zbirko z železniškim segmentom. V Železniškem muzeju smo imeli na voljo vse primerno: pravo »vojno lokomotivo«, kot so jih Nemci med drugo svetovno vojno konstruirali in proizvajali v velikanskem številu, in tovarne vagoni, kakršne so uporabljali v svojih vlakih na vseh okupiranih ozemljih. Z veseljem smo privolili v trajno izposajo, če Park vojaške zgodovine poskrbi za sredstva za njihovo obnovo. Tako lokomotiva kot vagoni so bili v zelo slabem stanju – kazalo je, da so samo še za staro železo. Lokomotiva je že zelo dolgo stala na prostem in čakala na boljše čase, stari, utrujeni tovorni vagoni pa so sploh našli na območju železniškega muzeja svoj edini azil, saj so povsod drugod poskrbeli za to, da je ta »sramota« izginila s tirov.

Na srečo imajo parne lokomotive veliko substance, na videz brezupno stanje je mogoče dobro urediti, pri vagonih pa je kajpada mogoče ohraniti le kovinsko ogrodje, vsi leseni deli morajo biti novi.

Uresničilo se je, kar smo imeli muzealci ves čas pred očmi: prej ali slej se bodo našli interesenti, ki bodo potrebovali prava stara vozila in bodo sposobni prevzeti financiranje obnove. Z novimi vagoni ni mogoče predstaviti starih časov – preveč očitno se razlikujejo.

In tako je stekel projekt, pravcati logistični podvig, pri katerem so Slovenske železnice ves čas sodelovale, obnova vozil pa je potekala pod vodstvom in s pomočjo delavcev muzeja. Glavnino obnovitvenih del pa je opravil Rado Novak, lastnik podjetja Granos in dolgoletni zunanji sodelavec Slovenskih železnic, ki se je že ničkolikokrat izkazal s svojo sposobnostjo, zavzetostjo in marljivostjo.

Prvo in najbrž najbolj tvegano dejanje je bil prevoz lokomotive s postaje Štanjel, kjer je bila deponirana, v Pivko. Čeprav je tako dolgo mirovala, se je lokomotiva rada pustila odvléči, potem ko so jo naši fantje ustrezno pripravili. Navsezadnje je bila izdelana nalašč za vožnjo po tirih. Na postaji Pivka pa jo je bilo treba ločiti od zalogovnika, jo naložiti na cestni transporter in prepeljati v Park vojaške zgodovine. Vse, ki smo spremljali transport, je skrbelo: s tako visokim težiščem voziti po cestnih nagibih... Vendar pa so profesionalci, podjetje Dvig, vedeli kaj delajo. Transport je potekal brez posebnosti, laike pa nas je skrbel podvoz pod železnico, skozi katerega je morala lokomotiva. Kaj, če se zatakne... Saj smo vedeli, da so podvoz prej premerili, pa vendar ...

Spet je treba poudariti mojstrstvo delavcev podjetja Dvig,



Ali lahko pride kamela skozi šivankino uho? Izkazalo se je, da prav lahko ...

ki so potem lokomotivo na pripravljeni tir v Parku spustili z milimetrsko natančnostjo.

Zdaj se je lahko začela obnova, ki je morala upoštevati, da je lokomotivo treba vrniti v čas 2. svetovne vojne, zato je treba odstraniti poznejše dodatke, upoštevati takratno barvno shemo in ji vrniti nekdanjo inventarno številko. Pri tem se je pokazala zelo nepri-

jetna težava glede vrste pisave, saj nikjer, niti na vsemogočnem internetu, ni bilo mogoče dobiti predloge. Pisecu tehle vrstic je šele konec aprila v Berlinu po srečnem naključju uspelo najti ustrezno literaturo. Pri tem se je izkazalo, da so bile v rabi tri različne pisave. Na Bavarskem, kjer »tečejo ure drugače«, niso hoteli upoštevati koničaste pisave, ki jo je bil v poznih 30-ih



Lokomotiva 33-110 je dočakala svojo preobrazbo v 52 4936



letih ustvaril profesor Klein in je bila v rabi v Prusiji, v Berlinu, kjer je bila izdelana naša 52 4936.

Na vrsti sta bila dva tovorna vagona, ki naj predstavljata del vlaka, oborožen s protiletalskim topom. Na deponiji Železniškega muzeja smo odbrali nadvse primeren pokriti vagon (v železniškem žargonu G-vagon), za katerega se je po peskanju izkazalo, da je bil v resnici nemškega izvora, saj smo na njegovem podvozju našli z izvrtanimi luknjicami izpisano oznako DR, in odprt vagon s srednje visokimi stranicami (v železniškem žargonu E-vagon), primeren za protiletalski top. Bila sta v žalostnem stanju.

Zdaj je spet nastopil Rado Novak s svojo ekipo in napadel. Brez lesa in pred peskanjem sta

bila vagona videti kot okostnjaka.

Med obnovo se je pokazala znatna težava teoretične narave: kako morata biti pobarvana in s kakšnimi napisi je treba vagona označiti? Treba se je bilo poglobiti v nekdanje nemške pravilnike, preiskati internet in nabaviti več zadevnih knjig. Dejstvo, da si niti Nemci sami niso enotni v tem vprašanju, ni bilo ohrabrujoče. Po dodatnem posvetu z gospodom Hermannom Helessom, dunajskim specialistom za zgodovino vagonov, se je izkristaliziral odgovor in vagona sta obnovljena v stanje, kar najbolj zvesto nekdanjim časom.

Neizogibno se sproži vprašanje, zakaj se je vendar treba poglobljati v to temačno ob-



Če zamenjamo vse lesene dele, bosta vagona spet kot nova ...



Vagona si gotovo nista mislila, da se bo še našel kdo, ki bo poskrbel zanj ...



G-vagon je pobarvan z rjavordečo barvo, kot je bilo predpisano, in nosi vse ustrezne oznake.



E-vagon je v skladu s tedanjimi nemškimi predpisi postal O-vagon in ima vse potrebne oznake.

dobje, zakaj je treba z grozotami vojne obremenjevati naše otroke – mar ne bi bilo bolje, če bi vse skupaj prepustili pozabi? Nikakor ne! Ta projekt služi prav temu, da se ohrani spomin na »volčje čase«, v opomin, da se to ne bi nikoli več zgodilo. Te lokomotive, ki so bile rojene pod temno zvezdo, kot orodje vojne, so se sicer odkupile s tem, da so po treh vojnih letih vsepovsod po Evropi 30 let na svojih plečih nosile breme povojne obnove. Spremenile so se v svoje nasprotje,

v lokomotive miru. Pa vendar je treba spomniti na njihov demonični izvor. In silni, na videz neustavljivi nacistični uničevalni stroj je vendarle moral propasti – tudi zaradi neuklonljivosti naših prednikov. Kako naj se pri mladih vzbudi nacionalna zavest? Gotovo v vzbujanju spoštovanja do očetov in dedov, v vzbujanju ponosa na svojo zgodovino in odločenosti, da tudi sami stopijo na rame očetov. V Sloveniji imamo na pretek dosežkov, tehniških in drugačnih, na katere smo lahko ponosni. Širše gledano gre za vprašanje kulture, za vprašanje kultiviranja. V ta namen je vredno kaj investirati in mladim omogočiti, da bodo lažje previharili viharje, kot bi rekel Matej Bor. Pravkar smo nekaj prispevali k temu.

Mladen Bogić  
Železniški muzej

# Severa Gjurin: »Če si sam sebi največji rabelj, moraš biti sam sebi tudi največji fen!«

Severa Gjurin je vrhunska slovenska ustvarjalka, glasbenica in likovnica. V največjem delu njenega glasbenega ustvarjanja se v javnosti pojavlja kot pevka, izvajalka glasbe.

Začetki njenega samostojnega glasbenega ustvarjanja na večjih slovenskih odrih segajo v 2004 s skupino Olivija. Nato je pripravila več glasbenih projektov in izdaj tudi kot solo ustvarjalka. Je izvajalka in soavtorica več edinstvenih slovenskih pesmi. Zdaj ustvarja s svojo glasbeno skupino in z bratom Galom. Z njim sodelujeta že od njenih glasbenih začetkov, trenutno pa skupaj s skupino snujeta novo ploščo. Je izvrstna glasbenica, ki se dobro znajde v več zvrsteh in širokem spektru nastopov, od solističnih pri simfoničnem orkestru do kantavtorskih postavitvev na samostojnih nastopih s kitaro.

Po izobrazbi je likovna pedagoginja. Navdih za ustvarjanje v kulturi najde tudi v delih in zamislih likovnih umetnikov ter v glasbi domačih in svetovnih legend. Ima zanimiva stališča o kulturi, ustvarjanju glasbe ter o odgovornosti in samooaktivnosti v sodobni družbi. Z njo smo se pogovarjali v začetku septembra v Ljubljani.

*Kako pomembna je glasba v sodobnem svetu?*

Glasba je eden največjih spodbujevalcev čustev. Na šolskih torbah ni napisanih imen slikarjev, temveč so imena glas-



Severa Gjurin. Foto: Iva Novak

benikov. Glasba je tesno povezana z družbo, je njen odsev, in zato zelo pomembna snov vsake družbe. Čedalje bolj verjamem v duhovno razsežnost, ki jo ponujata glasba in kultura. Zvok in glasba sta predvsem nematerialni vibraciji, šele precej pozneje pa tudi blago na trgu, v trdnem svetu, katerega del smo vsi, tudi poklicni kulturniki.

*Od kod izvira motivacija za vaše dejavno ustvarjanje v kulturi?*

Zanimiva mi je delitev na notranjo in zunanjo motivaci-

jo. Zunanja niso samo denar in nagrade, temveč tudi pohvale. Notranja pa je tisto, ko denimo ustvarjaš, ker moraš in to nadvse rad počneš. Pogosto o umetnikih mislijo ali celo rečejo, pa saj ti uživaš v tem, kar delaš, plačilo je zate manj pomembno, drugotno. Tisti, ki goji to logiko, izkorišča eno najbolj pristnih človekovih vrlin. Z veseljem in zadovoljstvom delam v kulturi, oziroma bolje rečeno v umetnosti, to potrebujem in želim. Pomembni sta obe motivaciji. Ustvarjalci pa delamo predvsem za t.i., odjemalce kulture ter iz notranje potrebe.

*Dejavni pa ste na več področjih. Ste primarno glasbenica ali likovnica, mogoče kaj drugega?*

Če ti ga uspe najti, je v glasbi in na likovnem področju veliko prostora za izražanje, pri tem umetnik ni omejen. Prvenstveno sem glasbenica, izvajalka. V največjem delu mojega glasbenega ustvarjanja sem pevka, solo ustvarjalka, sodelujem pa tudi z drugimi glasbeniki. Po izobrazbi sem likovna pedagoginja in nimam formalne glasbene izobrazbe. Zanima pa me marsikatero področje ustvarja-

nja, a za zdaj bregove prestopam le kot odjemalka kulture, kot poslušalka in gledalka. Del mene je tudi gibalen, pritegne me video, pa tudi kaj zunaj glasbe in likovnega, ali celo preplet vsega.

**Veliko koncertov pripravljate v dvoranah, kjer lahko obiskovalci tudi sedijo. Vam je tako ljubše?**

Ljubše mi je, da občinstvo na mojih koncertih sedi, čeprav smo doživeli res krasne koncerte tudi, ko so obiskovalci stali. Tudi tako je lepo. Predvsem si želim, da se lahko ljudje sprostitijo.

Če lahko nekdo zares pome-ditira na tvojem koncertu, je to odlično. Ali se razpleše, zno-ri, odvisno od narave in vloge

glasbe. Izvajalec lahko močno izkaže tenkočutnost, še posebej v zvrsti glasbe, ki jo ustvarjam jaz; dejansko te s tenkočutno-stjo pretrese.

Če ljudje sedijo, je to oblika koncerta, ki jo čutim kot nekoli-ko bolj mojo. Na letošnjem UD Festivalu so ljudje stali, rajali in bilo je fantastično, pa obenem tudi čutno, nič ni umanjalo. Zgodilo pa se je že tudi denimo na Orto Festu, kjer je bilo ravno dovolj prostora, da so poslušalci sedeli in stali, kot jim je ustrezalo. Odlično!

**Je bilo v ljubljanskem Orto baru težje nastopati?**

O koncertu v tem prostoru sem precej razmišljala. Kot izvajalka vedno znova prej premislim in se včasih zvočno ali

vsebinsko prilagodim prostoru, da lahko glasbo najboljše podam. Tako se mi zdi prav. Rekla sem si, ljudje bodo prišli na moj koncert in če mi bo ustrezalo zapeti štiri balade zaporedoma, jih pač bom. In sem jih! Zelo zanimivo je bilo to delati na koncertu v Orto baru, kjer ljudje stojijo. To je lahko še večji izziv kot na primer koncert v Cankarjevem domu.

**Kakšne načrte imate v glasbi v prihodnjih mesecih?**

Pripravljam ploščo in se zelo veselim, da se sestavlja. Ploščo ustvarjam s svojo glasbeno skupino, z bratom, sodelujem pa tudi z nekaj prijatelji ustvarjalci.

**Na kaj pomislite, ko se spomnite na železnico, vlake?**

Ko pomislim na železnico, se mi odvrtijo asociacije na starodobno, hipstersko lokomotivo, ki je malo zapuščena. Vlak je likovno izjemno zanimiv. Imam nekaj dobrih fotografij s snemanja pesmi Ali je še kaj prostora tam na jugu. Spomnim se, kako smo ustvarjali video-spot zanjo. Vlak je namreč v ritmu te pesmi, in ta ritem bobnar ustvarja z metlicami. Tudi zato se mi je zdelo nujno, da smo spot snemali na vlaku. Pesem smo drugače posneli v živo. Z bendom smo bili vsak v svoji sobi in snemali hkrati, tako je bila vsa posneta v živo. Zato ima toliko groova. Zanj smo se zelo potrudili in smo zadovoljni.

**Torej je ta pesem klicala vlak?**

Nekatere pesmi nosijo nabo-jo za vožnjo 180 kilometrov na uro po avtocesti, nekatere nabo-jo počasnega mestnega kolesa, ta pa v sebi nosi vlak. Vlak, ki ne drvi prehitro. Obču-tek imam, da si lahko z vlakom svoboden popotnik, vagabund, in skladba namiguje tudi na to. Morda na to, da je treba slediti vagabundu v sebi.

**Snemali ste na muzejskem vlaku, ste kdaj obiskali naš Železniški muzej ali kako drugače sodelovali s Slovenskimi železnicami?**

V železniškem muzeju je imenitno, nedavno smo bili tam z nečaki. Stare masivne lokomotive in čudovit star prostor. Menim, da so železnice in vlaki zelo romantični in ne bodo kar tako izginili. Najprej seveda zaradi transportne vrednosti in varovanja okolja, pa tudi zato, ker so tako luštna igrača. Kot denimo ladja, zamislimo si svet brez nje, težko bi bili brez česa tako legendarnega.

Oba z bratom Galom sva v zadnjih letih sodelovala z Železnicami, ker smo ustvarjali vizualni del pesmi. On je snemal s svojo skupino Temna godba videospot za pesem Igra je igra, ki je s prohibicijsko noto glasbenega projekta temnih 20-ih let prejšnjega stoletja izvrstno sovpadal z muzejskimi prostori. Jaz pa prej omenjeno Ali je še kaj prostora tam na jugu, pri kateri smo se peljali z muzejskim vlakom od Jesenic do Nove Gorice in nazaj. Snemali smo v obe smeri, in na vožnjo sem povabila prijatelje, člane družine in smo rajali. Odlično je imeti statiste, ki so »tvoji« ljudje. Zelo počaščena pa sem bila tudi z nastopom mojega očeta Velemirja Gjurina, ki se pojavi v enem od prizorov (na fotografiji na vlaku skupaj s prijateljico). Veseli me, da je spet na kratko nastopal v, za hec rečeno, v filmu, v mojem videospotu. Je jezikoslovec, slavist in anglist, ki je kot otrok in mladostnik igral v nekaj filmih, med drugim vlogo Kekca v našem prvem barvnem celovečercu Srečno Kekec. In leta pozneje na muzejskem vlaku.

Oba z bratom sva imela dovolj veliko vizijo, kakšno vizualno podporo najbolj rabi pesem, in sva povabila k vlogam tudi najine bližnje. Prva je vedno pesem, nato pa ji poskušaš ustreči, če je le moguče.





### *Je v Sloveniji mogoče živeti od umetnosti?*

V umetnosti, v kulturi, je treba delati več služb hkrati. Upoštevati pa moramo tudi, da so v današnjem času službe in pošteni prihodki že tako manj gotovi. Umetnost pri nas je sistemsko nenegovana in je vsakokratni vladajoči ne spoštujejo dovolj, zato je umetniški poklic pri nas še težji kot drugje. Vendar pa tega poklica ne bi ne stigmatizirala ne posula z romantiko. Biti umetnik je privilegirani poklic, ni najbolj enostavno, je pa lepo. Če si delaven in ti je naklonjeno, da lahko živiš od svoje umetnosti, je to čudovito. Pomembno je, da lahko ustvarjalci in njihove ideje pridejo do ljudi. Glavno vlogo pri tem igrajo – oziroma je pri nas predvsem ne igrajo – mediji.

### *Kakšna je zdrava glasbena scena?*

Pri nas imamo veliko ljubiteljev in malo profesionalcev, to priča o nezdravju. Imamo kakovostno produkcijo v vseh večjih žanrih, svetovne uspehe v popu, narodnozabavni, klasiki, zborovskem petju, elektroniki itn. Je živa. Za splošno zdravje glasbene scene pa je pomemben preplet in zdravje na vseh področjih. Kot pri telesu, le da je to glasbeno telo. Če glasbeno sceno poskušam razdeliti v

kategorije in tokove, imamo t.i. strumesko, to je mainstream, pop kulturo, nato underground, tokove, subkulture ter klasično glasbo, visoko kulturo. To je osnovna delitev, pri kateri smo marsikaj izpustili. Včasih govorim s kom, ki te tokove dojema povsem ločeno, to so denimo pop verniki ali subkulturni verniki, pa se z njimi ne strinjam.

Nekaj, kar se začneja pod glavnim tokom v filmu in glasbi – pri tem si predstavljam podrast v gozdu, tam kjer so žabe – mora biti zdravo in živo, in v pop kulturo ter pop glasbo vnese iz podzemnih tokov dragoceno svežino. In obratno. Vse je pomembno. Ideje, zvoki ali en sam nov zvok prehajajo sem ter tja. Tokovi naredijo drug druge zdrave, kar ustvarja tudi denar, če naposled ta miselna sled pripomore k dojetanju in negovanju naravnega harmoničnega prepleta in življenja pop kultur, sub kultur in visokih kultur. V vseh kategorijah prepoznam lepote in neumnosti, šminkerje in izjemne ljudi. Kot na primer najdeš alternativce med japiji in japije med alternativci.

### *Kateri umetnik vas najbolj navdušuje?*

Inspirira me denimo Hundertwasser, tudi s kakšno mislijo. Govori o tem, da imamo



ljudje pet kož. Prva je naša koža, druga so obleke, tretja so hiše, četrta skupnost, identiteta, država in peta koža svet, vesolje. Lepoto te misli vidim tudi v tem, da pa se kože se med sabo ne morejo izključevati ali izpodbijati, so hkrati ena sama. Sem za svet brez meja, a če se počutim kot Slovenka ali Evropejka, se zato ne počutim nič manj svetovljanka.

### *Kako nastaja vaša glasba, kako se lotite ustvarjanja pesmi?*

Različno. Zdaj delam na svojih zametkih pesmi in jih dokončujem s skupino ter s soustvarjalci in bratom Galom, ki je sicer napisal večino pesmi, ki jih pojem. Z njim sodelujeva že od mladosti. Na vajah s skupino delamo na novih pesmih, to je čudovito, saj so bobnar Blaž Celarec, kitarista Dejan Lapanja, Uroš Rakovec in basist Žiga Golob vrhunski glasbeniki, polni zamisli in prijetni ljudje. Poskušam uresničiti tisto, kar snujem, tisto, kar slišim kot svoj dober demo posnetek. Menim, da mora pesem ali njene segmente narediti tisti, ki to naredi najboljše.

### *Koliko svobode ima pri ustvarjanju vaša glasbena skupina?*

Ustvarjamo skupaj in ločeno, svoboda pa je nujna. Ustvarjamo brez zadržkov in se

sproti dogovarjamo. Člani skupine so široko glasbeno dejavni in polni zamisli, so glasbeniki, ob katerih se učiš. Če bi prinesla na vaje dodelano pesem in povedala, kakšno vizijo imam, mislim, da bi še vedno s pesmijo delali, kot da lahko počnejo kar koli. Drugače je težko biti ustvarjalen, si krčevit.



Foto: Kristina Bursać



***Odlična je na primer vaša priredba pesmi Boba Dylana – Not Dark Yet. Pri tem mora biti avtor samozavesten, je tako?***

Hvala! Lepo zveni. In kot pri skladbi Jug, tudi tu pojem besedilo v moški obliki, a ni težavno. Sem pripovedovalka zgodbe. S pesmijo zgradim odnos. Če na primer pojem pesem Elle Fitzgerald, ki jo lahko zelo spoštujem, je ne bi zmoгла odpeti, če je ne bi svobodno interpretirala. Svobodno in hkrati odgovorno do ideje, do esence pesmi. Ne bi prav zazvenelo, brez samozavesti tudi ne.

***Kako pomembna vam je filozofija umetnosti?***

Rada imam razmišljanje in dobre pogovore. Filozofija umetnosti se mi zdi za ustvarjalca zelo pomembna. Tam je izvor vsega. To velja tudi za druga področja, če se spomnimo samo starih Grkov.

***Izjemno pogumna je bila plošča Časovne skice.***

Morda res. Objavili smo tudi posnetek koncerta, s terase Narodnega muzeja Slovenije na Metelkovi v Ljubljani. Z Borutom Činčem sva odigrala ploščo z drugačnim, morda še bolj intenzivnim nabojem. Na videoposnetku vidiš prehod iz svetlobe v mrak in temo. Včasih si ga celo zavrtim in me »preinštalira«. Vesela sem za ploščo in koncert. Pesmi s te plošče nimajo besedila, pri njih gre še bolj za vibracije, frekvenco, za zvok, barvo tona, torej za nekaj, kar je morda pred pomenom. Ko sem ustvarjala, pa sem v vokale dajala neke pomene, nekatere zelo konkretne.

***Vam je bilo kdaj težko nastopati?***

Treme imam čedalje manj. Imam način, kako se je malo znebiti, in bi lahko veljalo tudi za športnike ali pa javni nastop



v šoli itd., prvič vozit vlak, prvič it na lov, kar koli. Včasih sem si želela predati tremo prijatelju v žep, da jo odnese stran. Čez čas sem videla, da ne pomaga, in sem si rekla takole: »... tudi lev ima tremo pred lovom, mora uloviti antilopo, drugače bo lačen in mati narava, bog, kdor koli že, mu zato nameni ostra

čutila in adrenalin, da lahko to opravi. Postala sem hvaležna za občutke, jih sprejemala in bilo je lažje. Trema ima svoj namen, večja je, če nisi pripravljen, takrat potrebuješ več ostrine, da svoje delo opraviš dobro. Če nekaj znaš do obisti, to je šele izjemno, takrat dela le tvoja podzavest. Sploh je to videti v umetnosti.

***Imate v prihajajočem času kakšne koncerte?***

Z zasedbo se bomo ob koncu leta, 17. decembra, vrnili na oder SNG Drame, ki se ga zelo veselim, saj je naravnost pravljičen. Toplo vabljeni.

***Ste zelo raznolika izvajalka. Se bolj vidite v kateri od zvrsti? Bi lahko izbrali svojo najlepšo pesem?***

Težko bi izbrala, sem pa, opažam tudi skozi ta intervju, morda zveni malce čudno, na svoja dela ponosna. Seveda bi kaj naredila drugače, a je razvoj pomemben. Eden mojih pregovorov ali osebnih misli, kot prej omenjena »tudi lev ima tremo« je tudi: »Če si sam sebi največji rabelj, moraš biti sam sebi tudi največji fen, sicer nisi v ravnovesju.«

Pogovarjal se je  
Janez Krivec





# 115 let Godbe Slovenskih železnic



Radeške mažorete in Godba Slovenskih železnic

**Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta je septembra pripravila koncert ob 115-letnici delovanja. Visoko obletnico pihalnega orkestra so ovekovečili s koncertom na prostem ob muzejski lokomotivi, ki krasí tamkajšnji park.**

Obiskovalce so znova presenetili in pred edinstveno kuliso večernega železniškega prometa na postaji v Zidanem Mostu, ne-

posredno ob progi odigrali izvrsten koncert filmske glasbe. Igrali so najbolj znane skladbe iz filmov *Cvetje v jeseni*, *Valter brani Sarajevo*, *Titanik*, *The Good, the Bad and the Ugly*, *Nune pojejo*, *The Bodyguard*, *Gladiator* ... Več kot šestdeset glasbenikov, med njimi tudi najstarejši aktivni godbenik v Sloveniji Rudolf Glavač, je na jesenski večer v domačem kraju pričaralo nepozaben zvočno-vizualni nastop.

Koncert so začeli s himnično skladbo iz prvega slovenskega zvočnega celovečerca Na svoji zemlji. Znamenita melodija skladatelja Marjana Kozine je v Zidanem Mostu odmevala med železniško postajo, pobočjem, progo in glasbenim domov v katerem redno vadijo. Eden od vrhuncev koncerta je bil nastop mlade pevke, domačinke, Katarine Tržan, ki je ob spremljavi Godbe zapela dve pesmi, nežno

naslovno pesem filma *Titanik*, *My heart will go on* ter *I Will Always Love You*, ki jo v izvirniku poje Whitney Houston. Z izvrstnim in izjemno zahtevnim accapella začetkom slednje in veličastnimi harmonijami ki so ji sledile, so glasbeniki dokazali, da majhen kraj premore ogromno vrhunskih talentov ter da bodo neomajno voljo do glasbe gojili tudi v prihodnje. V sredino koncerta je dirigent Franci Lipovšek umestil skladbi, ki ju je za legendarne westernne režiserja Sergia Leoneja napisal Ennio Morricone. *Il Triello* z odličnim solom na trobenti in *Moment for Morricone* sta obiskovalce popeljala na ameriški divji zahod in v kulturni strelski obračun iz filma *The Good, The Bad, The Ugly*. Vse skladbe so na velikem platnu, ki je za hrbti glasbenikov stal ob muzejski lokomotivi, spremljali izseki iz filmov za katere je bila glasba napisana. Vrhunsko odigrane skladbe so večkrat zvočno obogatili tudi številni vlaki, ki vozijo mimo Zidanega Mosta ter tako naredili koncert železničarskega orkestra še bolj edinstven in skladen s krajem in visoko obletnico.

Predsednik Godbe, Albert Pavlič, se je v svojem nagovoru zahvalil vsem, ki so od daljnih začetkov godbenišтва ob sotočju Savinje in Save tukaj ustvarjali glasbo in s tem poskrbeli, da se



Slovesno odprtje novih arhivskih prostorov na postaji Zidani Most



Katarina Tržan med accapella začetkom pesmi *I will always love you*.



Izjemna mlada pevka Katarina Tržan



Solist na pozavni Žan Repovž



Saksofonska sekcija Godbe



Solist Sergej Sumrak med igranjem legendarnega sola v skladbi Il Triello

je, zdaj edina od nekdanj številnih železničarskih godb, ohranila do danes. Posebej se je zahvalil tudi zaposlenim in vodstvu Slovenskih železnic, ki Godbo podpirajo

in omogočajo, da s svojo glasbo osvaja lovorike na najvišjih tekmovanjih ter promovira naše podjetje in Slovenijo na nastopih v tujini in doma.

### Slovesno odprli tudi nove prostore

Ob praznovanju 115-letnice delovanja Godbe so slovesno

odprli tudi prenovljene godbene prostore na železniški postaji, ki jih bodo uporabljali za skladišče in arhiv. Godbeniki in godbenice imajo tako v nekdanjem salonu postajne restavracije prostor za arhiv notnega gradiva ter prostor za shranjevanje inštrumentov in uniform. V prostoru pa načrtujejo razstaviti tudi več muzejskih predmetov iz bogate železniške in glasbene zgodovine orkestra.

Godbeniki in godbenice Godbe Slovenskih železnic nas nenehno presenečajo in z vsakim nastopom dvigujejo raven kakovosti izjemno raznolikega programa, ki ga izvajajo. S septembrskim praznovanjem visoke obletnice so številne goste ponovno navdušili ter zagotovili, da se bomo gledalci na njihove koncerte z veseljem vračali, z njih pa odhajali navdušeni in napolnjeni s pozitivno energijo, ki jo oddajajo s svojo podobo in glasbo.



V Godbi Slovenskih železnic igra več kot 70 vrhunskih glasbenikov



Osvetljeno notno gradivo čez ramo trobentarske sekcije



Na citrah je pesem Cvetje v jeseni spremljala odlična Janja Brlec.



115 let Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta



Severa Gjurin



Praznovali smo 160. obletnico dokončanja železnice Dunaj-Trst



Vlak z vojaško stražo



Izbiri za Miss Universe Slovenija na naših vlakih



Navijači z vse Slovenije na sprejem evropskih prvakov v košarki



Foksi vlak



Med ogledom del na izvlečnem tiru



Obnovljena vojaška lokomotiva v Pivki